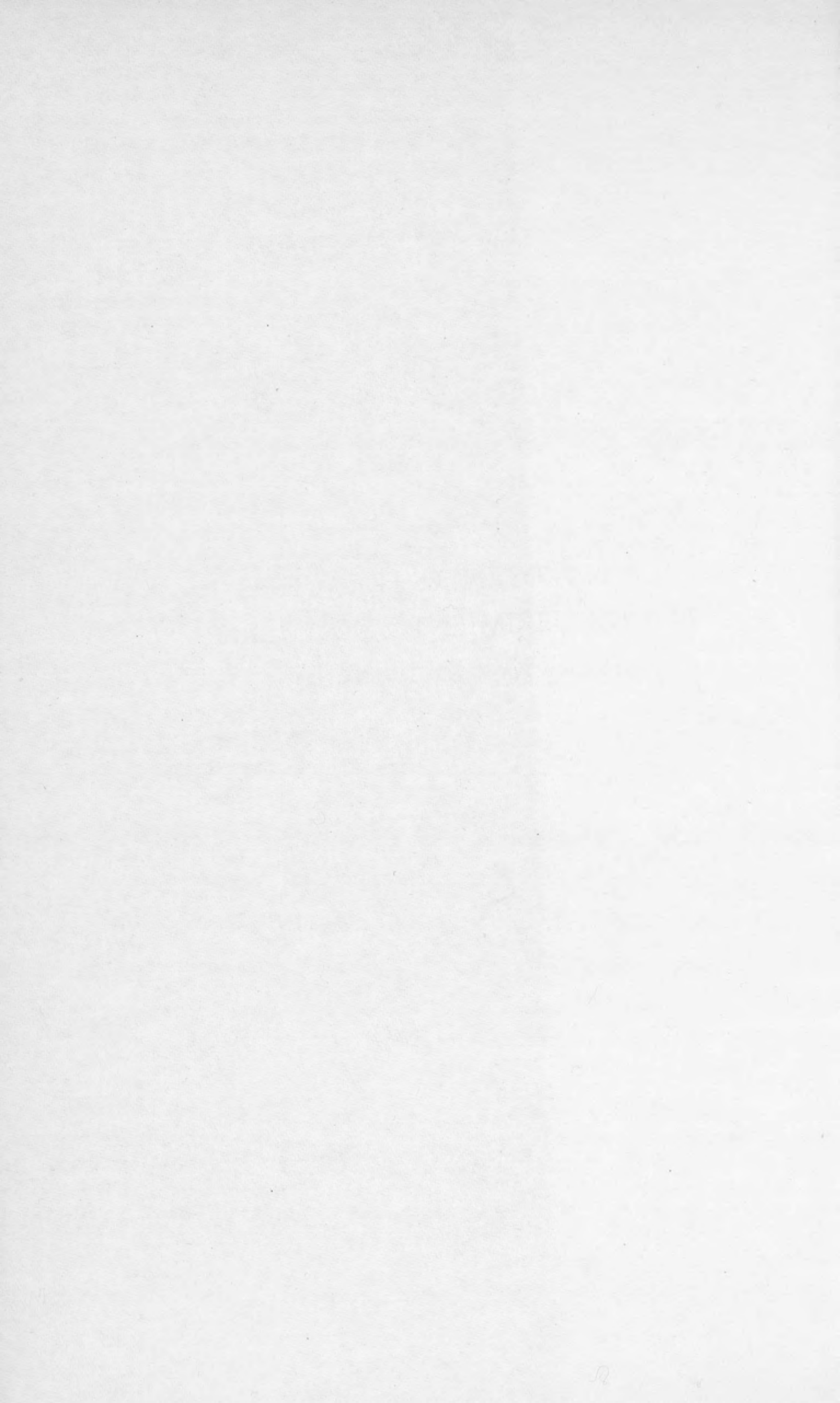
LOS NAVEGANTES FRANCESES Y EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

Philippe Bonnichon

COLECCIONES
MAPFRE
1492

En la expansión multisecular europea, los navegantes franceses desempeñan un papel secundario y al mismo tiempo fundamental. Son secundarios porque llegaron después que los ibéricos y están fuera de la ruta de los alisios. Son rivales, competidores, parásitos de un monopolio proclamado por otros. Sin embargo, descubren por qué en América hay sitio para ellos. Son, a veces, pioneros; pero rara vez llegan hasta el final. En el estado moderno, perfeccionado en Francia, en América y en otras zonas sólo se apoyan como algo secundario las numerosas iniciativas de los primeros momentos que, aunque no fueron provechosas, sí eran atractivas. En el siglo XVI se producen los contactos ventajosos en lugares libres. En el siglo clásico aparecen los asentamientos, sobre todo en América del Norte. En el de las Luces, América sigue siendo objetivo cambiante de observación. El autor, en este interesante trabajo, estudia la participación de los navegantes franceses en el descubrimiento de América.

Philippe Bonnichon (Tours - Francia, 1942). Doctor en Historia, École Normale Supérieure. Universidad de París-Sorbonne. Obras: *The american revolution and the sea* (1974), *Historia naval brasileira* (1975), *L'importance de l'exploration maritime* (1982), *Horizons marins, itinéraires spirituels* (1987).



Colección Mar y América

LOS NAVEGANTES FRANCESES
Y EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA
(Siglos XVI, XVII y XVIII)

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Traducción: Irene Echevarría Soriano
Diseño de cubierta: José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-411-9
Depósito legal: M. 27556-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

PHILIPPE BONNICHON

LOS NAVEGANTES FRANCESES Y EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

(Siglos XVI, XVII y XVIII)



Director coordinador: [illegible]
Diseño de colección: Fernando de Bonilla
Traducción: [illegible] Serrano
Cubierta de: [illegible] José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-[illegible]
Depósito legal: M. [illegible]-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada [illegible]
Impreso en España-Printed in Spain

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Celebrar el V Centenario del descubrimiento de América supone reconocer el significado y el alcance de dicho acontecimiento. Para la expansión del mundo, 1492 es a la vez el resultado de varios siglos de búsqueda por tierra y luego por mar, y un punto de partida en el proceso que para nosotros encierra hoy en día, tras medio milenio, el valor de una herencia y de una promesa.

El historiador, cuando investiga los inicios, tiende siempre a relativizar las apariencias. Por supuesto, tenemos a Cristóbal Colón. Sin embargo, para América los primeros fueron, sin duda alguna, los pueblos migratorios que se diseminaron por el continente, probablemente a través del estrecho de Bering. Más adelante, y sólo aludiré a los rumores difundidos por Europa acerca de lo que había más allá del gran océano, no podremos olvidar en la búsqueda de los orígenes los viajes del legendario San Brendan, las sagas de los vikingos ni tampoco el bacalao que se consumía a finales de la Edad Media.

Pero el historiador pretende establecer las verdades y se basa ante todo en los textos y su crítica. El acudir a fuentes frecuentemente anónimas supone abrir las puertas a la fantasía, que no pertenece a la misma categoría que el conocimiento positivo. El acontecimiento, que, por otra parte, sólo adquiere su auténtico valor, su fuerza, con la distancia, sigue siendo inevitable. Por lo tanto, para la posteridad queda fuera de toda duda o polémica que la fecha clave es 1492 y Cristóbal Colón el genial descubridor.

La razón es bien sencilla. El descubrimiento exige llegar a un lugar, pero también regresar y que esto se conozca, es decir, ida y vuelta, continuidad, después publicidad y emulación. A pesar del secreto, o

por causa del mismo, lo nuevo se integra progresivamente en lo universal. Volver de la Luna y que todos sean conscientes de ello, ésta es la verdadera novedad.

El descubridor podrá equivocarse respecto a su descubrimiento, pero, tras sus huellas, llegarán otros que prolonguen en el espacio y en el tiempo el acto del descubrimiento. No se alcanza la perfección en el primer intento. La labor de exploración de los marinos de la etapa moderna a lo largo de más de 40.000 kilómetros de costas americanas será larga. Por eso, las demás naciones europeas participan en el descubrimiento y llevan su parte correspondiente. Sin lugar a dudas, 1492 es una gran fecha para España: la de la Reconquista y la del primer viaje de Colón. Mutación conquistadora y mutación planetaria, como P. Chaunu ha señalado. El descubrimiento es ibérico, español y portugués, o italo-ibérico, porque el legado técnico y espiritual se transmitió parcialmente de una península a otra en el siglo anterior. Sólo la mala fe puede poner en duda a Cristóbal Colón o a Cabral en un enfoque mezquino de nacionalismo mal entendido de la historiografía del siglo pasado, cuando el falaz pretexto del planteamiento crítico pretendió poner en primer plano a los nacionalistas de las potencias imperiales de entonces.

Dejemos, pues, a Jean Cousin: ni los franceses, ni tampoco los holandeses, ni, por supuesto, los ingleses fueron los primeros que descubrieron América. Sin embargo, desde su puesto, quizá secundario, pero eficaz en ocasiones, contribuyeron en la expansión multisecular de Europa y el mundo, y del mundo a través de Europa.

El descubrimiento es espacial, geográfico. Es histórico: hallazgo y continuidad. Es espiritual. Es un celoso guardián de sus secretos, de sus ventajas, como pueda serlo cualquier descubridor. Significa también repartir y compartir, porque es expansión y multiplicación. Significa cambio en el tiempo, porque se afirma y se pretende y se reconoce a sí mismo como inicio radical. Pero es repetición y redescubrimiento y reminiscencia. El descubrimiento, siempre nuevo, es continuidad, iniciativa, siempre realizado y por realizar. No acabaríamos nunca de señalar las paradojas que encierra. La primera, para el historiador es cronológica: el feliz azar es fruto de una prolongada constancia. El descubrimiento no es un azar, sino que viene precedido de múltiples indicios. El descubrimiento tiene una historia. Para América, se remonta al menos a un siglo antes de Colón, incluso hasta Marco Polo. En cualquier caso,

hasta Enrique de Portugal. La adaptación de los barcos, los conocimientos náuticos y la representación del mundo se perfeccionan antes del descubrimiento, tanto por el descubrimiento en sí como por las exigencias del mismo. Ahora bien, aunque el descubrimiento no es el inicio primero, ya hemos dicho que sería absurdo poner en duda la prioridad de los españoles en las Antillas o en Tierra Firme y la de los portugueses en Brasil. Ellos establecen los primeros contactos permanentes, y a través de sus viajes inician la expansión, la primera aculturación.

La segunda paradoja es espacial. América debía y podía estar ya descubierta, pues lo que se venía buscando era el Extremo Oriente, pero se encontró, sin saberlo todavía, el Extremo Occidente. El mundo que se descubre a la luz de constelaciones desconocidas, América, la del centro y sur primero, no es más que un paréntesis en un primer momento, que prolonga la circunnavegación del mundo. El Extremo Occidente es la primera versión (Vasco de Gama no llega hasta 1498 a la India) o la reminiscencia de un Extremo Oriente, el verdadero motor del descubrimiento, que suma ya un siglo de esfuerzos constantes. Se necesita tiempo y más viajes para que el de 1492 adquiera toda su originalidad. Así pues, el descubrimiento es reminiscencia, hallazgo y obra de información, la de los autores clásicos y de los libros sagrados. Se encuentra el Edén antes de que podamos incorporar a nuestros conocimientos una nueva frontera, cada vez más dilatada. Alfa y Omega se unen en una confusión de los extremos en la que se tambalea el humanismo de las verdades inamovibles. Para que América se convierta en Extremo Occidente, es preciso realizar la desconcertante experiencia de la confusión de los extremos. Si rechazamos las tranquilizadoras representaciones eurocentristas y situamos el Pacífico en el centro del planisferio, Los Ángeles quedan al este, Oriente empieza en Nueva York y China se convierte en el *Far-West.*

Sin embargo, esta relatividad sólo puede entenderse dentro de una idea de lo universal, y aquí surge una nueva paradoja.

Quien habla de descubrimiento, habla de novedad absoluta, singularidad, en palabras del fraile francés Thevet, que estuvo en Brasil. La singularidad del caso engendra atracción por lo diferente, lo extraordinario, lo maravilloso, lo individual. Es un componente de la mentalidad renacentista y una diferencia con la abstracción generalizadora de la etapa clásica y del Siglo de las Luces. Pero, aunque el resultado es totalmente nuevo y, por tanto, individual (en caso contrario, no habría

descubrimiento), el movimiento en sí, el hecho de ir a descubrir, implica una idea de lo universal. El ir, significa regresar, y después volver a ir, aprovechar la aventura. El proyecto estratégico, político, misionero y comercial es dinámico. El descubrimiento está relacionado con la forma de pensar. El almirante chino del siglo XIV dispone de medios náuticos para llevar a cabo el descubrimiento, pero, en la ruta hacia Occidente, cuando llega a África da media vuelta después de encontrarse con la jirafa, el animal de la felicidad. ¿Qué necesidad tiene de ir más allá? El propósito de los navegantes occidentales es más universal que la búsqueda de un polvo triturado, aunque sea afrodisíaco. Siempre cabe la posibilidad de engañar al cliente sobre la autenticidad de un cuerno de rinoceronte triturado. Resulta más difícil cuando se trata de polvo de oro o del sabor de las especias, con las que nadie se deja engañar, como tampoco lo hacen Dios y sus servidores en lo relativo a las almas redimidas por su sacrificio, independientemente de que el color de la piel sea amarillo, negro o rojo.

El Universo se hace universal cuando se rodea el paréntesis americano (tres siglos después de Magallanes todavía se busca un paso en el noroeste), cuando se identifica el paréntesis. Es entonces cuando América ocupa su lugar, el de Extremo Occidente, el de frontera del mundo en la etapa moderna.

Después del objetivo, es la búsqueda la que lleva al descubrimiento y, cuanto más se apoye el proyecto en una categoría que englobe a las demás, uno de los «universales» superiores, ya que engloba y supera a los demás, más fructífero será el descubrimiento. «No me buscarías si me hubieras hallado». Una idea de lo universal dirige el descubrimiento del mundo. Pero también debemos invertir el aforismo de Pascal. Es el descubrimiento el que lleva a la búsqueda. El descubrimiento es entonces una presencia revolucionaria que revela una nueva paradoja. Para los europeos que descubren América, el tiempo puede ser cuestionado, futuro y pasado pueden confundirse, ser un campo de experimentación cuando saltan las coordenadas conocidas. El retorno a los orígenes, la aspiración de futuro, se mezclan en la tierra de los inicios. La Europa del siglo XVI se enlaza con la antigüedad y con lo que los humanistas consideran verdades primordiales. Es también una época en la que los pueblos, agitados por el milenarismo, sueñan con la llegada, siempre anhelada, del cielo a la tierra, con un regreso a la Edad de Oro y una evasión fuera del tiempo que coincide con un futuro

feliz, como desde entonces se ha proclamado. Así pues, el descubrimiento exige cuestionarse si a través de la experiencia colectiva se podría empezar de nuevo en otro lugar.

El Extremo Oriente se convierte en llamada, y en sentido y devenir y límite y final. Paraíso perdido de los Trópicos, de los espejismos de oro o huida a través del más allá realizado, tierra de utopías, de pureza en sus raíces naturales o espirituales, de las sectas o de las comunidades para el hombre del «mejor de los mundos», tierra de transformación a través de una tecnología siempre en progreso. El lugar del descubrimiento es el del salto fuera del tiempo vivido, lo cual hace posible una regresión a lo primitivo o bien una aspiración a un destino proclamado de la humanidad, gracias al futuro por fin acaecido.

No existe descubrimiento sin secreto, al menos inicialmente. Es el precio de lo nuevo. Pero la nueva paradoja reside en que el secreto se comparte muy pronto. El descubrimiento supone el paso de la ignorancia inicial al reparto con todos. Si no se produce esta emergencia en la conciencia colectiva, todos los Eric de las sagas corren peligro de caer en el olvido. Al compartir, interviene la aculturación, y entonces el descubridor es a su vez descubierto. El europeo nunca llega a penetrar del todo en el mundo del indio, y no siempre se usa la violencia, como se puede ver en el ejemplo de los franceses en Brasil o Canadá. Y el mundo de los colonizadores no termina nunca de cuestionarse las verdades y los puntos de referencia tradicionales, los puntos sacralizados de las sociedades antiguas y, después, su propio punto de vista.

La idea de lo universal que guió el descubrimiento, el propio universo que gracias a éste se ensanchó, se vuelven relativos. La aculturación conduce al relativismo, crisis de conciencia europea, crisis de conciencia universal, conciencia de lo universal. Con el relativismo, la naturaleza humana pierde su seguridad en Dios. Más tarde, cuando Dios queda apartado de la maquinaria que creó, se abre una puerta, a través de la duda, al escepticismo, al sincretismo, hasta la difusión de los mitos, con el «buen salvaje» a la cabeza, destinados a gentes cultas, salones y medios de información del Siglo de las Luces y de todo tiempo.

Digamos, para terminar, que en cada etapa el descubrimiento se continúa en el tiempo, en el espacio, en la forma de ver a los seres y a las cosas.

¿Empirismo o propósito organizador? Lo uno va con lo otro, los primeros éxitos afectan a la búsqueda, al hallazgo y, por consiguiente,

a la rivalidad, la información, el espionaje. El monopolio crea o exige el contrabando y a la inversa.

El instrumento náutico impera, pues el mundo se comunica entre sí a través del mar. Su evolución a lo largo de tres siglos revela las peculiaridades del descubrimiento, las sucesivas fases de hallazgo y exploración. La mejor relación entre distancia y tiempo, y la capacidad de transporte marítimo son los factores evolutivos que rigen la extensión y mutación del descubrimiento, de los distintos ámbitos alcanzados en América y de la geografía diferencial de las costas europeas que lleva a cabo la expansión.

Esta expansión es material en el comercio y la economía de plantación; es política en la colonización y el juego estratégico de las potencias; es espiritual en la evangelización, y mental en la difusión de los conocimientos y en la elaboración de métodos y modelos científicos. El intercambio se realiza con bienes y hombres. El descubrimiento cambia de naturaleza según el enfoque que se aplique a su objetivo: fiebre de riquezas, objetividad científica, simpatía del misionero o desprecio del conquistador.

¿Qué papel desempeñan en esta expansión multisecular los navegantes franceses? Su importancia es a un tiempo secundaria y fundamental. Los franceses son secundarios porque llegaron después que los ibéricos y están fuera de la ruta de los alisios. Son rivales, competidores, parásitos de un monopolio proclamado por otros. Sin embargo, descubren, porque en América hay sitio para ello. Pero fallan en la continuidad de los medios aportados. Son, a veces, pioneros, pero rara vez llegan hasta el final. El Estado moderno, perfeccionado en Francia antes que en otros países, invierte primero en Europa. En América y en otras zonas sólo se apoyan como algo secundario las numerosas iniciativas de los primeros momentos que, aunque no siempre fueron provechosas, sí eran atractivas. Los valores secundarios son valores añadidos.

Pero Francia es un centro por su posición geográfica, por el papel de sus marinos y de sus barcos; es un punto de enlace entre las penínsulas de los límites oceánicos, la italiana y la ibérica, y el noroeste de Europa que empieza a adquirir relevancia al final del primer siglo de los descubrimientos. Aunque escasos, los círculos franceses que participan en el descubrimiento son activos e influyentes, pues la importancia cultural y científica de Francia se va afirmando en Europa y llega a ser preponderante desde Luis XIV hasta la Revolución. A través de

Francia se propaga la dimensión mental del descubrimiento más aún que a través de la participación directa de los marinos, los colonos o el Estado, que no siempre los apoya. La paradoja francesa reside, más que en su ausencia, en el carácter inacabado de su obra.

La evolución señala las diferencias entre las generaciones del descubrimiento. Hay una generación de las «singularidades», del afán amoroso de los humanistas por lo nuevo y la conquista. Hay otra de intereses materiales y de afanes espirituales, y otra filosófica y científica y, a través de ella, un descubrimiento permanente. Los tres períodos se distinguen claramente. En el siglo XVI tenemos los contactos ventajosos en lugares libres; luego, los primeros fracasos en el juego de intereses internacionales y religiosos. En el siglo clásico aparecen los asentamientos, sobre todo la América del Norte, con sus compromisos materiales y espirituales, y los puntos de enlace costeros en la exploración interior de los continentes. En el Siglo de las Luces tenemos la preponderancia, progresivamente afirmada, del conocimiento, aunque los demás móviles no desaparecen a finales del XVIII. Entre el empirismo y los sistemas, el objetivo cambiante de observación que representa América sigue siendo modelo y guía a través de las prioridades que en ella se marcan las sucesivas generaciones.

Los franceses no descubrieron América, ni tampoco, evidentemente, los ingleses ni los holandeses. Pero intervinieron en muchos puntos del Nuevo Mundo antes que estos últimos, y si no precedieron a los ibéricos, sí intervinieron al menos en el conocimiento y difusión de América. Sin duda, su contribución en esta expansión universal y multisecular es apreciable.

En los comienzos aparece el reto vencido. Luego, una acción que puede hermanarse con el sueño, y fueron muchos los sueños que hicieron florecer nuevas tierras. Por último, tenemos una frontera que se distancia cada vez más, la frontera que aspira al futuro. El avance de los objetivos materiales camina parejo al mesianismo. Los que tienen el valor y, por consiguiente, la gracia de llevar a cabo comienzos radicales serán los elegidos de Dios. Los desheredados del mundo buscarán y soñarán con la tierra de todas las promesas. La modesta aportación francesa a este movimiento de expatriación quizá sea el precio que paguen por la felicidad que el dicho alemán atribuye a los que viven en Francia. Al menos la razón siempre estuvo pendiente del descubrimiento, de América.

Francia se propaga la sensación general del descubrimiento, aún que a través de la participación directa de los marinos, los cartógrafos [illegible] de que no siempre los apoyan. La paradoja francesa está más que en su ausencia, en el carácter inacabado de su obra.

La evolución señala las diferentes formas de [illegible] del conocimiento. Hay una generación de las singularidades, del [illegible] amoroso de los humanistas por lo nuevo y lo curioso. Hay una de intereses materiales y de afanes espirituales, [illegible] y a raíz de ella su desdoblamiento pedagógico. Los tres períodos se distinguen claramente. En el siglo XVI tenemos los compendios [illegible] en lugar de libros [illegible] en el juego de intereses internacionales y religiosos. En el siglo clásico [illegible] mientos, sobre todo de América del Norte, con sus [illegible] y espirituales [illegible] en la exploración [illegible]. En el Siglo de las Luces tenemos [illegible] del conocimiento [illegible] los sistemas, el objeto cambiante de observación [illegible] América [illegible] siendo modelo [illegible] a través de las [illegible] que de ella [illegible] generaciones [illegible]

Los franceses [illegible] América [illegible] tampoco [illegible] los ingleses [illegible] muchos [illegible] del Nuevo Mundo [illegible] que estos últimos [illegible] a los ibéricos [illegible] al menos en el conocimiento y difusión del América. Sin duda, su contribución a esta [illegible] es apreciable.

[illegible] los [illegible] muchos [illegible] Por [illegible] distancia cada vez [illegible] la frontera que separa [illegible]. El avance de los objetos materiales [illegible] el valor [illegible] cada [illegible] de Dios [illegible] y [illegible] de la [illegible] La [illegible] felicidad que [illegible] a los que [illegible] Francia [illegible] la razón [illegible] grandeza [illegible]

PRIMERA PARTE

NAVEGANTES FRANCESES EN LAS AMÉRICAS EN LA ETAPA DEL HUMANISMO (SIGLO XVI)

Capítulo I

LOS FRANCESES EN BRASIL O LOS LOGROS DEL COMERCIO ENTRE 1503 Y 1555

La expedición de Gonneville al Brasil (1503-1505)

> Cuando comerciaban en Lisboa, Gonneville y los caballeros Jean Langlois y Pierre Le Carpentier, viendo las espléndidas riquezas en especias y otros raros objetos traídos a esta ciudad por las naves portuguesas que iban a las Indias orientales, descubiertas unos años antes, decidieron enviar allí conjuntamente una nave, tras informarse ampliamente entre los que habían realizado este viaje [1].

El margen de beneficios debe ser lo bastante elevado como para justificar la aventura. ¿Qué posibilidades tiene una sola embarcación de regresar? La información, el espionaje comercial como decimos hoy en día, son necesarios para llevar adelante este proyecto. Los asociados toman «a buen sueldo a dos portugueses que habían regresado [de Calicut] para que les ayuden en su conocimiento de las Indias».

Estamos en 1503, cinco años después del viaje de Vasco de Gama y tres años después del descubrimiento de Brasil por Cabral. Los portugueses viajan en armadas, lo que multiplica sus posibilidades de éxi-

[1] La cita, como todas las que se refieren a la expedición de Gonneville, procede de la reedición actualizada de Jacques Cartier, *Voyages au Canada, avec les relations des voyages en América de Gonneville, Verrazano et Roberval*, ed. La Découverte, París, 1989, en Ch. A. Julien, *Les français en Amérique pendant la première moitié du XVI s.*, París, 1946. Para esta parte y todo lo referente a Brasil, véase nuestra contribución en *Historia naval brasileña*, vol. 1, tomo II, Río de Janeiro, 1975, pp. 403-445 y pp. 523-553, donde se dan detalles de las referencias. Véase también M. Mollat, *Les explorateurs du XIII au XVI siècle*, París, 1984.

to, aunque las pérdidas siguen siendo muy elevadas. La ventaja de una sola nave reside quizás en su discreción. La meta es el Extremo Oriente, las tierras donde se consiguen las especias. Para los veleros, la ruta más corta consiste curiosamente en dar un rodeo hacia el oeste y hacer escala en Brasil. Después, se pueden coger los vientos del Atlántico sur y doblar, con la ayuda de Dios, el cabo de Buena Esperanza, evitando las corrientes contrarias de las costas del suroeste africano. Una vez en los mares de la India, la navegación se acompasará al ritmo de los monzones, con los que Gama ya tuvo que enfrentarse. Brasil, escala natural en la ruta de las Indias orientales, irá sustituyendo a este destino. América ocupará el lugar del Extremo Oriente después de este primer viaje francés, recogido en los documentos.

El capitán, Binot Paulmier de Gonneville, es un marino de Honfleur. Al regresar desde Lisboa a Normandía, organiza una sociedad comanditaria con tres asociados, a los que se añaden luego otros seis: «los nueve, a costes y gastos compartidos, equiparon una nave de 120 toneladas llamada el *Espoir*, que sólo había hecho un viaje a Hamburgo, de buen cuerpo y vela, y de las mejor aparejadas».

Lisboa, Honfleur y Hamburgo se convierten desde los comienzos del siglo XVI en centros del comercio europeo en el Atlántico. Posteriormente se conocerán las aventuras de un marino alemán embarcado en Lisboa, que regresó en un barco normando de la tierra de los caníbales.

El tonelaje del navío sobrepasa la media de aquella época, incluso se puede considerar grande para aquel tiempo, sobre todo para realizar descubrimientos. Pero Gonneville no es consciente de que va a explorar la tierra de Brasil donde, según dice él mismo, «hace ya unos años las gentes de Dieppe, las de Saint-Malo y otros normandos y bretones acuden a buscar madera roja para teñir, algodón, monos y papagayos y otros productos». En esta época son pocos los barcos de mayor tonelaje construidos en la zona del poniente de Francia. El *Espoir* tiene capacidad para una tripulación numerosa, 60 hombres, y un material considerable.

Lo primero son las armas y municiones. El comercio marítimo de entonces, sea o no de contrabando, tiene que ocuparse por sí mismo de la seguridad. El *Espoir* lleva 4 cañones, 6 pedreros, «40 mosquetes, arcabuces y otras armas de fuego semejantes», cureñas, cordaje, pólvora y municiones correspondientes; 40 picas, partesanas, dagas y hachas.



Brasil. *Atlas* de Le Testu. B. N. París.

Después se describe el material náutico: anclas y cables de repuesto, lonas para velas, timón y barras de repuesto. En cuanto a los víveres, se embarcan galletas y grano para dos años, agua para un año y además «guisantes, habas, tocino, cabras y pescados en salazón y secos, sidra y otras bebidas», pues en Normandía, por aquella época, no se producían vinos como los que aparecen en las tripulaciones de otras regiones.

Por último, el navío carga mercancías para el comercio: telas, herramientas de hierro, peines, espejos, abalorios o *rassades,* como se llaman todavía a finales del XVIII, quincalla, cuchillos, agujas, piezas de tela y terciopelos. Éstos son los productos que servirán durante tres siglos para comerciar con los indígenas de todos los océanos explorados y visitados.

Todos

> recibieron antes de partir los Sacramentos, tanto por el éxito de un viaje tan remoto como por el temor de no recibirlos durante largo tiempo, pues no había capellán en el navío y marchaban fuera de la Cristiandad. Y así, partieron del puerto de Honfleur el día de San Juan Bautista [24 de junio] del año de gracia de 1503.

La lejana empresa está firmemente arraigada en la obligada dimensión espiritual de los cristianos, que se mantendrá a lo largo de todo el viaje, en el cual el espacio y el tiempo están consagrados a Dios. Ésta será una constante en la vida cotidiana de los marinos durante todo el período moderno.

Los armadores, algunos de los cuales participan en el viaje, confían el mando de la expedición a Gonneville. El espíritu de consejo y la práctica que se deriva de ello siguen la tradición medieval, mucho más flexible de lo que exigirá la complejidad técnica cada vez mayor de la época posterior. A lo largo del siglo XVII el capitán se irá convirtiendo en un casi soberano, único dueño y señor a bordo, después de Dios, según la expresión consagrada desde entonces. A comienzos del siglo XVI, normas y requisitos son consensuados:

> a voluntad de todos y especialmente de los burgueses [aquellos que tienen una parte] del navío, Gonneville fue nombrado capitán y jefe principal, a fin de que gobernase el viaje a su mejor entender, con el parecer [...] de los burgueses del navío que iban en el viaje; y para los asuntos de la mar,

se cita a dos pilotos normandos, uno de ellos calificado como «gran experto», sin olvidar a los portugueses contratados anteriormente. La organización de la expedición se adapta al modelo más usual en esta época.

El itinerario que siguen para atravesar el Atlántico también es el clásico. El viaje de ida pasa por las Canarias y Cabo Verde, donde permanecen 10 días para hacer aguada y limpiar el casco. Después navegan durante seis semanas a lo largo de las costas de África y el 12 de septiembre atraviesan la línea equinoccial. Dos meses después, probablemente muy cerca de las islas Tristán da Cunha, la tormenta y los vientos contrarios arrojan al *Espoir*, cuya tripulación padece escorbuto, hacia el noroeste. Por fin, el 6 de enero de 1504, tras una inspección, la embarcación echa anclas aproximadamente en el 26° sur, «en un río muy semejante al Orne», quizás el río São Francisco do Sul.

El navío está tan carcomido que, para poder repararlo, los normandos renuncian al proyecto inicial del viaje y permanecen seis meses enteros en las «Indias meridionales», donde negocian con los indígenas carijos un cargamento de pieles, plumas y raíces para teñir, que será muy rentable al regreso a Francia.

Brasil se presenta ya como un sustituto rentable y relativamente fácil de las Indias orientales. «Todos firmaron en descargo del capitán» para decidir el regreso a la Cristiandad.

Las relaciones con los indígenas fueron excelentes, como lo fueron en general todas las mantenidas por los franceses con los tupí-imbas, no así con los tupininquinsis, que ya se relacionaban entonces con los portugueses. Sus costumbres se describen en francés por vez primera. Los tupí quedan impresionados por la artillería de los normandos y la consideran capaz de lograr la victoria en sus guerras. Por esta razón, el rey Arosca permite marchar con los europeos a uno de sus hijos, Esomericq, junto a su mentor, un indio de unos 40 años, con la promesa de que regresaría al cabo de 20 lunas, instruido, sin duda, en las artes y conocimientos aprendidos en Francia. Por su parte, Gonneville pretendía, «como es costumbre en aquellos que llegan a las nuevas tierras de las Indias, regresar con algunos indios a la Cristiandad». Estos indios, transmisores de la cultura, testigos, futuros intérpretes y, si llegara el caso, propagadores a su vez del cristianismo y de la influencia europea, despiertan en Europa la curiosidad, el favor de los grandes y el entusiasmo popular por sus lejanas tierras de origen. Hace

ya tiempo que los portugueses vienen poniendo en práctica esta costumbre, que permitió una primera cristianización del Congo en el siglo xv, y convirtió al esclavo de Magallanes, el malayo Enrique, en el primer hombre conocido en completar la vuelta al mundo.

En la Pascua de Resurrección de 1504 se levanta con toda solemnidad una cruz con los nombres del papa, Alejandro VI, del rey de Francia, Luis XII, del almirante, Mallet de Graville, y de todos los miembros de la expedición. «El caballero Nicolle Le Febvre, de Honfleur, que iba como voluntario en el viaje, persona amante del saber y con grandes conocimientos», mandó grabar un dístico en latín y elaboró una representación cartográfica de la región.

Arosca y los suyos, «muy atentos a la ceremonia», en la despedida del *Espoir*, «dieron a entender que conservarían la cruz, haciendo la señal de la misma con los dedos cruzados».

El regreso fue penoso. Cuando llegaron a la región de Porto Seguro, en octubre, el agua corrompida, las fiebres y el escorbuto habían diezmado a la tripulación.

Los normandos reciben una mala acogida por parte de unos indios desnudos, con adornos de piedra verde y antropófagos, que ya habían tenido contacto con algunos cristianos, «como era evidente a la vista de los objetos de la Cristiandad» que tenían en su poder. En un ataque por sorpresa perdieron la vida algunos compañeros de Gonneville. Tras este encuentro, los tupininquinsis, al contrario que sus enemigos tupí-imbas, llamados topinambas por los franceses, muestran ya una actitud que mantendrán en el futuro: enemistad con los franceses y con los portugueses.

Más al norte, hacia Bahía, encuentran a los tupí-imbas, con los que comercian ventajosamente y, en la Navidad de 1505, el navío abandona definitivamente Brasil. Tras cinco semanas de travesía, encuentran de nuevo el hemisferio norte y la estrella Polar. Atraviesan el mar de los Sargazos; el 9 de marzo fondean en las Azores y, más tarde, la tempestad obliga al *Espoir* a hacer escala en Irlanda.

Y en ese momento, el 7 de mayo, cuando ya avistaban puerto, o les faltaba muy poco, en la zona de las islas anglo-normandas,

> la mala suerte quiso que se toparan con un pirata inglés llamado Eduardo Blunt, de Plymouth, ante el cual deciden de común acuerdo defenderse; así se hizo hasta que detrás de las dichas islas vino a apa-

recer otro peligroso pirata, el capitán Mouris Fortin, bretón, condenado ya por piratería. Y, como el combate era desigual, acabaron encallando en la costa.

Se pierde toda la carga y, a consecuencia de la batalla, mueren 16 personas. Tras dos años de viaje, de los 60 que partieron quedan 27 supervivientes, además del indio Esomericq. Su compañero había muerto en el camino. El propio Esomericq, en peligro de muerte durante la travesía, había sido bautizado con el nombre de Binot, que era el de su padrino, el capitán Gonneville, y logró sobrevivir. «En Honfleur y en todos los lugares por donde pasaron, fue objeto de gran curiosidad pues nunca hubo en Francia personaje de tan lejano país». Esomericq encabeza la lista de las varias decenas, o probablemente centenares, de indios que llegarían a Francia desde Brasil y, sobre todo, desde Canadá, durante los siglos XVI y XVII. Al no poder mantener la promesa hecha a su padre, Gonneville casó a una muchacha de su familia con el joven jefe tupiguaraní, que estableció su linaje en Francia. Así nos ha llegado la historia.

En efecto, «afligidos por los lances desafortunados sucedidos casi a las puertas de su hogar», los socios comanditarios de la expedición presentaron una queja ante la justicia y, «no pudiendo, a su pesar, aportar ningún libro de cuentas, pues se habían perdido junto con la nave, hicieron la presente relación», firmada el 19 de junio de 1505.

Todavía permanecería la relación perdida en los registros del almirantazgo, en la Table de Marbre de Ruán, si un siglo y medio después el crecimiento de la monarquía administrativa no hubiera hecho recaer las mezquindades del fisco sobre los descendientes de Esomericq. En 1658 se les reclama a estos descendientes el impuesto de extranjería con el pretexto de que proceden de un extranjero en el reino. Los descendientes, ligados a familias nobles de Normandía, Bretaña y Provenza alegan que su antepasado se estableció en Francia por causa de fuerza mayor y no por voluntad propia. El bisnieto de Esomericq, el abate Jean Paulmier de Courtonne, canónigo de Lisieux, reclama en tiempos de Luis XIV el envío de misiones a pueblos salvajes en memoria de su antepasado. Finalmente se desestima la petición que realizara el fisco en 1658.

El hecho de que se llevara este asunto a los tribunales fue el motivo de que llegara hasta nosotros el primer episodio conocido de intercambios directos entre Francia y Brasil.

Por lo que respecta a la participación indirecta, vemos que tras el descubrimiento portugués en 1500 los demás europeos saben aprovechar el camino abierto. El mismo Gonneville preparó su viaje desde Lisboa y los piratas que le atacaron se evitaron la molestia de una aventura lejana. A lo largo de los siglos XVI y XVII, los corsarios se ocultan en los puntos de paso más propicios de las rutas marítimas. Franceses, flamencos, ingleses e incluso berberiscos, muchos de estos renegados europeos, se apoderaban de las mercancías de las rutas del Atlántico, por lo general en detrimento de los poseedores del monopolio, y llevaban las capturas hasta el extremo del Mediterráneo.

La expedición de Gonneville es un fracaso en cuanto a su objetivo mercantil. Por lo que respecta a su repercusión, al interés que suscitó, éste quedó limitado a la región normanda. Además, hemos visto que Gonneville, cuya meta inicial no era Brasil, no tuvo conciencia de haber sido un pionero, ni siquiera entre los franceses. Lo cual no pone en duda la anterioridad del descubrimiento portugués. Aunque el contencioso franco-portugués pone de manifiesto que en 1528 unos armadores bretones de Saint-Pol de Léon sostienen a propósito de las «tierras del Brasil que son muy grandes» que «una parte ha sido descubierta por los bretones y otra por los portugueses», no puede deducirse ningún dato cronológico serio de estas afirmaciones generales y hace ya tiempo que se ha rechazado el descubrimiento de Brasil por Jean Cousin (un «Jean Cousin el mayor, y otro llamado el joven» se mencionan entre la tripulación de Gonneville), 12 años antes que Cabral [2].

Lo cierto es que el jesuita portugués Anchieta sitúa en 1504 la llegada de los franceses a Brasil [3], y afirma que Gonneville es el primer francés del que se puede asegurar que puso el pie en América. Este hecho no es incompatible con la posible presencia anterior de bretones o normandos desconocidos sobre tal punto del litoral brasileño, presencia que tampoco cuestiona el papel pionero de los portugueses. La alusión citada anteriormente del texto de Gonneville no prueba nada

[2] Los documentos sobre la queja de los armadores bretones y la captura de naves por los portugueses en Brasil se citan en una Memoria de 1970, Universidad de París, Sorbona, dirigida por M. Mollat, de R. Guerreiro, *Guerre de course sur l'Atlantique au début du XVI s.*

[3] Recogido por Ch. A. Julien, *Les Français en Amérique*, tomo I, p. 21.

respecto al período anterior a 1500; en cuanto a los descubrimientos reivindicados en 1528 por los bretones, es preciso analizar más allá de las palabras.

Una cosa es alcanzar un litoral, y otra establecer relaciones estables con una región. Además, ¿cuáles son los límites físicos del descubrimiento? Las costas de Brasil son lo bastante extensas como para que se puedan delimitar distintas zonas de descubrimientos sucesivos. Los mismos portugueses no invocan la anterioridad de sus descubrimientos cuando se niegan en 1528 a indemnizar a los armadores bretones por la captura de tres de sus naves en la costa de Brasil, sino que apelan a su derecho de represalia para vengar los perjuicios que les ha ocasionado el corso francés.

No existe, pues, fundamento alguno para discutir sobre la anterioridad portuguesa en Brasil como pretendió en cierta época la dudosa fidelidad de una historiografía nacionalista. El único hecho indiscutible que revela el viaje de Gonneville es que a comienzos del siglo XVI ya frecuentaban la costa brasileña algunos franceses.

En cuanto a los viajes posteriores a esta expedición, la documentación sigue siendo escasa y deberá ser exhumada de los archivos notariales, en especial en los departamentos de Normandía. Sabemos que Louis de Estouteville, abad de Valmont y residente en París, mandó que se le enviasen a esta ciudad dos papagayos comprados por él en Honfleur entre 1508 y 1509 [4].

En 1518, la *Martine,* de Jumièges, con 80 toneladas, se equipa para ir a Brasil [5]. Y al parecer, en 1519, Jean Denys, de Honfleur, y en 1520 Jean Parmentier, de Dieppe, pusieron pie en ciertas regiones brasileñas [6].

Por lo tanto, después de esta fase de búsqueda y de estos intentos esporádicos, podemos situar el inicio de la relación duradera entre Francia y Brasil con las empresas de los hermanos Verrazano [7].

[4] Cita en P. Le Chacheux, *Correspondance de la famille d'Estouteville,* París-Ruán, 1935, p. 62.

[5] M. Mollat du Jourdin y J. Habert, *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François I,* Imp. Nle., París, 1989.

[6] M. Mollat, *As primeiras relaçoes entra a França e o Brasil, dos verrazani a Villegaignon, Revista de Historia,* n.° 70, vol. XXXIV, São Paulo, 1967, p. 345.

[7] Para las empresas de los hermanos Verrazano y todo lo relacionado con ellas, véase la completa documentación reseñada por M. Mollat en la obra citada en la nota 5.

Armamentos franceses hacia Brasil en tiempos de Francisco I (1515-1547)

Los hermanos Giovanni y Girolamo Verrazano, pilotos y cosmógrafos de mérito, eran de origen toscano. Giovanni adquirió experiencia en la navegación y el comercio marítimo en el Mediterráneo, en España y en Portugal. El origen italiano de los hermanos no invalida el carácter francés de sus empresas, del mismo modo que España tiene a Cristóbal Colón o Inglaterra a los hermanos Cabot. Estas empresas están patrocinadas por el rey y los nobles. Los proveedores de fondos son normandos, pero también lioneses, como la familia materna de los dos hermanos, o procedentes de otras ciudades del interior, como París y Troyes, en la Champaña. Los puertos de Ruán, Dieppe, Fécamp, Honfleur y El Havre, recién estrenado, comparten el armamento de los navíos. Finalmente, señalemos que las tripulaciones fueron al parecer homogéneas, más franceses que internacionales, como era entonces lo usual.

Entre 1524 y 1529, los navíos de los dos hermanos surcaron el Atlántico norte y sur, llegaron a las Américas y se internaron por el océano Índico hasta Sumatra. De los cuatro viajes que llevaron a cabo, sólo el primero, realizado por Giovanni en la *Dauphine,* puede ser considerado como de exploración, y en él su protagonista llegó a las costas de América del Norte. Volveremos a ello con detenimiento. Sin embargo, ni el oro ni las especias compensaron a los inversionistas. Por esta razón, los tres viajes siguientes marcan un cambio en los objetivos de la empresa. Se intenta establecer «algún comercio provechoso», gracias a las rutas entonces conocidas, a fin de «buscar especias en las Indias» o en «la isla del Brasil». La expansión mercantil será desde entonces el objetivo prioritario de los descubrimientos.

En cuanto al segundo viaje, con destino a las Molucas a través del estrecho de Magallanes, fue realizado por los dos hermanos, que partieron en junio de 1526. Se equiparon en Honfleur dos naves de 70 y 90 toneladas, a las que se sumaron dos galeones, más ligeros, como naves de enlace. Chabot, almirante de Francia y Prud'homme, secretario del Tesoro, figuraban entre los socios comanditarios. La escuadra fue dispersada por una tormenta al sur del cabo de Buena Esperanza. Uno de los navíos llegó hasta Madagascar y Sumatra, antes de desaparecer en Mozambique, donde los portugueses recogieron a los supervivientes. Los Verrazano, sólo con un navío, regresaron a Normandía sin

haber podido alcanzar la meta de su viaje, aunque sí hicieron una escala en Brasil, de donde traían una carga de palo rojo que se utilizaría como tintura de paños en la industria de Ruán, lo cual significaba hacer rentable la empresa de acuerdo con los deseos de los inversionistas. Así pues, en el tercer viaje, el almirante proporcionará cinco barcos, y Girolamo será criticado por no firmar el contrato. Pero en 1528, en la región de los Caribes, Giovanni muere durante un ataque llevado a cabo por indios hostiles, que lo devoran en presencia de los compañeros que quedaban a bordo, impotentes para socorrerlo. Tras esta trágica muerte, Girolamo se limitó a ir hacia el sur para recoger un nuevo cargamento de palo brasil.

En el futuro, sólo se dedicará a este comercio. Cuando Girolamo vuelve a partir en 1529, ya no busca las Indias, sino que figura ya Brasil como destino declarado de su viaje. El comercio de palo brasil es motivo suficiente para una expedición que atravesará el Atlántico y proseguirá hasta el Mediterráneo, para comerciar en Venecia y Alejandría, y finalmente amarrar en El Havre.

El fruto de estas operaciones anima a los franceses a seguir las huellas de los dos hermanos. Después de la fase de descubrimiento viene una fase de explotación, previa a la verdadera fase colonizadora francesa en Brasil de la segunda mitad del siglo.

En la época en que viajan los hermanos Verrazano, los marinos franceses conocen suficientemente el Atlántico sur. En un primer plano podemos situar a los corsarios de Jean Ango, el célebre armador de Dieppe, que se hicieron famosos durante los enfrentamientos entre Francia y Carlos V, Jacques de Saint-Morisse y, sobre todo, Jean Fleury. Este último se apoderó en 1523 de los tesoros de México con tres naves y cinco galeones. Emboscados en las proximidades de las rutas de regreso de América, los corsarios franceses realizan operaciones a veces brillantes [8].

Sin embargo, a partir de 1525, bajo el impulso de los viajes de los Verrazano, Francia se beneficia de los productos de Ultramar no ya a través de las capturas a españoles o portugueses, sino a través de sus

[8] Sobre Ango y sus corsarios, véase E. Guenin, *Ango et ses pilotes*, París, 1901; Ch. de La Rocière, *Histoire de la marine française*, París, 1923, tomo III, pp. 243 y ss., y Mollat, *As primeiras relaçoes...*, p. 347.

contactos directos. Sólo en el período de 1526 a 1531, podemos enumerar, según los documentos, 20 naves normandas o bretonas enviadas a Brasil. Algunas se perdieron y otras fueron apresadas por los portugueses. Por lo general, ésta es la razón de que conozcamos su existencia. En cuanto a la racionalidad y rentabilidad de tales empresas, debemos suponer, de acuerdo con esta cifra mínima que indica sobre todo las pérdidas, una mayor actividad, quizás el doble, y, en todo caso, relativamente intensa en relación a los primeros años del siglo, entre 1504 y 1511, donde sólo podemos contabilizar con seguridad 4 naves con destino a Brasil. El ritmo de crecimiento en 8 años fue de 4, y sin duda una decena al año [9].

El período siguiente sufre una desaceleración, motivada fundamentalmente por las circunstancias políticas y por las relaciones entre Francia y las monarquías ibéricas. Entre 1532 y 1539 sólo sabemos con seguridad de 6 naves que van a Brasil, es decir, apenas una al año. Pero, tras esta interrupción, los armamentos hacia el Atlántico sur se reactivan. En 1541, entre 30 y 40 naves francesas emprenden la ruta hacia América del Sur, Brasil, Río de la Plata y estrecho de Magallanes. Todavía en 1549, sólo de Ruán parten 6 naves hacia Brasil. Estas cifras, sin duda modestas si se comparan con lo que ignoramos o con lo que sabemos de la actividad portuguesa, reflejan un aumento real de los contactos franceses con las costas brasileñas y de los beneficios regulares que se derivan de ello.

En primer término aparecen los normandos de Dieppe, Ruán y Honfleur. La actividad de Ango a partir de 1522 es asombrosa. En el conflicto entre Francisco I y Carlos V, los marinos de Ango manifiestan con su presencia y su actuación la opinión francesa sobre el principio de libertad de navegación y contra el monopolio reivindicado por aquellos que se sienten amenazados por la competencia. A los ataques contra las mercancías ibéricas llegadas de Ultramar, solución relativamente pobre, pronto se suma el comercio directo. A los armamentos con destino al océano Índico, donde la presencia francesa apenas se sostiene, se suceden los que se especializan en la ruta a Guinea y Brasil, regiones que establecen con Normandía y a través de ella un comercio triangular. Ango intenta combinar las operaciones «pacíficas»,

[9] Cifras publicadas por mí en *Historia naval brasileira*, *loc. cit.*, p. 414.

que con frecuencia chocan con una política de rápida reacción y defensa brutal de los portugueses, con las operaciones de corso, previa obtención de patentes de corso. Pero su concesión está sometida a las fluctuaciones de la política real y a los intereses personales del almirante, Chabot, que no duda en negociar a cambio de dinero con las coronas extranjeras. Los mejores años se sitúan preferentemente en los comienzos de la década de 1530. La *Michelle* hace escala en la rada brasileña de Aster, procedente de Guinea. La *Alouette,* de 300 toneladas, cifra considerable para la época, y la *Musette,* de 70, son enviadas a Brasil, adonde no llegó la primera. Tras la condena a muerte sufrida por los marinos del *Petit-Lion,* de Dieppe, capturados en las Azores en 1537, se aprecia una desaceleración, confirmada por la reiterada prohibición del rey de Francia, deseoso de concordia con Portugal: sus súbditos no podrán comerciar en Brasil.

Sin embargo, a partir de 1540, la reanudación de los equipamientos es considerable. Desde Ruán se arman nueve embarcaciones hacia Brasil: la *Perrine,* la *Marie,* la *Madeleine,* la *Espérance,* el *François,* la *Bonne-Aventure,* la *Fleurie,* otra *Marie* y la *Louise.* Una de estas naves, al regreso, se encamina directamente a Civita-Vecchia para intercambiar su palo brasil para tintura roja por el alumbre pontificio; con idéntico destino se equipan 15 naves de Dieppe pertenecientes a Ango y algunas embarcaciones de Bretaña. En 1546 sale de El Havre una flota de 28 navíos con rumbo a Brasil. A bordo de una de las naves portuguesas enviadas en su persecución, embarcó el alemán Hans Staden, que naufragó cerca del emplazamiento de Río de Janeiro tras un combate con un navío francés cargado de palo brasil. Fue hecho prisionero por los tupí-imbas y, más tarde, vio llegar más navíos franceses, de los «que suelen realizar cargamento de palo brasil», como señala en la relación que escribió una vez repatriado a Europa, gracias a una de las mencionadas embarcaciones normandas. En 1549 salen de Ruán 6 naves, algunas de gran capacidad: la *Marguerite,* la *Blanche* y el *Cable,* de 200 toneladas; la *Salamandre* de 140, el *Lévrier* de 100 y la *Victoire* de 80 [10].

Los normandos no están solos en el corso. Los puertos de Brest, Morlaix, Saint-Pol de Léon, en la costa bretona, se muestran también muy activos. Ya en la época de los hermanos Verrazano, tres naves,

[10] Para estos detalles, véase La Roncière, *op. cit.,* tomo III, pp. 286-291.

dos de ellas de 140 toneladas y la otra de 80, armadas por los bretones Yvon de Coëtcongar, François Guéret, Mathurin Tournemouche, Jean Bureau y Jean Jamet, fueron sorprendidas por una flotilla de cuatro carabelas portuguesas cuando se dedicaban al tráfico de madera tintórea y otras mercancías «en cierto puerto de la costa de Brasil», ondeando las «insignias y escudos de armas de Francia y del ducado de Bretaña». Los portugueses hunden las naves, se apoderan de las mercancías, «de gran valor», y ajustician a los supervivientes, a pesar de que reinaba la paz entre los dos reinos. Los afectados calcularon las pérdidas materiales en 60.000 cruzados [11].

El rey y los nobles también participan en este comercio, ya que podía proporcionarles buenas ganancias. El vicealmirante Le Roy du Chillou, abuelo materno del futuro cardenal duque de Richelieu, espera el regreso en 1527 de un barco que había enviado a comerciar a Brasil para reembolsar a Gaspar Centurione, de una conocida familia genovesa, un tercio de la suma que debía pagarle por la captura ilegal de un navío en 1522. El tal Centurione tenía negocios en las Antillas, adonde sabemos que enviaba, entre otras cosas, molinos de azúcar. En 1534 regresa de Brasil el galeón *Saint-Philippe,* enviado allí por el rey para traer principalmente plantas y animales exóticos.

En resumen, además de los normandos y bretones, participan en el comercio con Brasil en esta época gentes de La Rochela y de Burdeos. Los provenzales también se interesan activamente por este comercio.

En diciembre de 1530, el barón de Saint-Blancard, general de galeras, envía a Brasil a Dupéret con 120 hombres en la *Pélerine.* Probablemente Dupéret fundó la primera colonia francesa permanente en aquellas regiones, situada en la isla de Saint-Alexis, que fortificó, y donde quedaron 70 hombres, cuando la *Pélerine* regresó a Francia con madera, oro, algodón, pieles de leopardo, 600 papagayos y algunos zagüís, animales ya conocidos en Francia. El total equivalía a 60.000 ducados. La nave y su capitán, Debarrau, caen en manos de los portugueses. El primer establecimiento comercial, en Pernambuco, termina

[11] Mollat, *As primeiras relaçoes...,* p. 351. Señalamos que la relativa independencia de la Bretaña hasta comienzos del siglo XVI permitió que los marinos del ducado colaborasen con las distintas coronas y pudiesen realizar negocios y conseguir beneficios.

74 AMERICÆ



CAPVT XLI.

Appellit nauis Gallica: qui inerant, redimunt à Barbaris Goſſippium, & lignum Braſilicum. huic ego me committere optabam, ſed Deus non permiſit.

El alemán Hens Staeden es rechazado por unos marinos normandos durante su primer intento de evasión de los salvajes. Reproducción en *Historia Naval Brasileira*. vol. I, tomo II, p. 408, de la edición de 1594 de Th. de Bry, *Voyage au Brasil*.

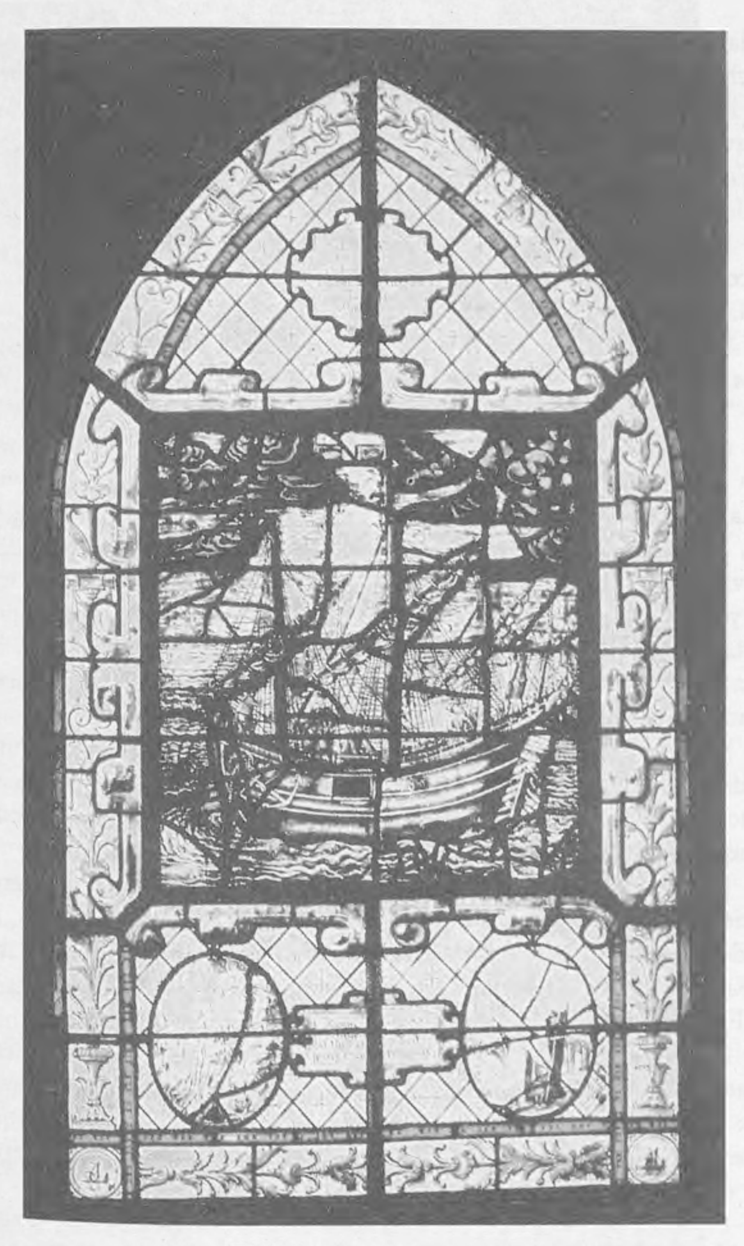
de forma lamentable bajo los ataques de Lope de Sousa. Pero más tarde, en Lyon, en 1540, Dupéret se vanagloriaba de regresar a Brasil; consiguió interesar a algunos lioneses en el armamento marítimo y le prometió a Madeleine Lartessuti, famosa mujer de negocios de Avignon, proporcionarle 12 tapices de Flandes con los beneficios obtenidos a su regreso de Brasil.

Recapitulación: la fiesta brasileña de Ruán en 1550 [12]

Hemos visto que tras una fase de descubrimientos, en la que la participación directa de Francia es claramente más tardía y mucho menos activa que la de los Estados de la Península Ibérica, se establecen relaciones duraderas durante la primera mitad del siglo xvi entre Francia y América del Sur. Brasil, a través de la fachada atlántica y de sus prolongaciones mediterráneas, acaba por centrar el interés de todo el reino. Un episodio sucedido tras la muerte de Francisco I y la llegada al trono de su hijo así lo demuestra. El 1 de octubre de 1550, Enrique II, rey de Francia desde 1547, hacía su entrada solemne en la noble villa de Ruán. La capital normanda agasajó, con tal motivo, al soberano con una fiesta brasileña, a imitación de los *momos* portugueses, cuya suntuosidad y exotismo enardecieron la fantasía del público y de los cortesanos.

El acontecimiento fue también captado por los contemporáneos. En un grabado se recoge el paso del rey y su séquito por el puente de Ruán. Dos barcas con castillo atraviesan el Sena movidas por remeros cuyos escudos llevan las armas de Francia y las del almirante, Claude d'Annebault, mientras una chalupa con brasileños desnudos se dirige hacia una isla arbolada del río, que se supone representa su tierra natal. Monos y papagayos, «que los navíos de los burgueses de Ruán habían traído hacía poco de la tierra de Brasil», juguetean entre los árboles y más de 200 marinos, conocedores de aquellos parajes, acompañan a «cincuenta nativos salvajes recién traídos del país» para escenificar la vida de los topinambus, que así se les llamaba. También aparece la tala

[12] Precisiones publicadas en *Historia naval brasileira, loc. cit.*, pp. 403-404. Las citas proceden de F. Denis, *Une fête brésilienne célébrée à Rouen en 1550*, París, 1850.



Vidriera de Neuville-les-Dieppe: nave francesa del siglo XVI hacia Brasil, en Mollat-Hebert, p. 75. Inventario general de monumentos y riquezas artísticas de Francia.

de la madera tintórea y su trueque con los marineros franceses por «hachas, podones y cuñas de hierro». La madera, transportada a un fortín, iba en «esquifes» o «góndolas» hasta un «gran navío de dos cofas o gavias», con las banderas desplegadas y empavesado con el escudo de Francia. El navío, con puente de proa a popa, estaba equipado con artillería «alineada por las luces y portas tanto a proa como a popa».

El número fuerte de la representación consistió en un simulacro de combate entre los topinambus y sus enemigos: «Los marineros que habían comerciado con ellos en varios viajes y que habían convivido con los salvajes durante largo tiempo», no se quedaban atrás respecto a los nativos en la verosimilitud de su representación.

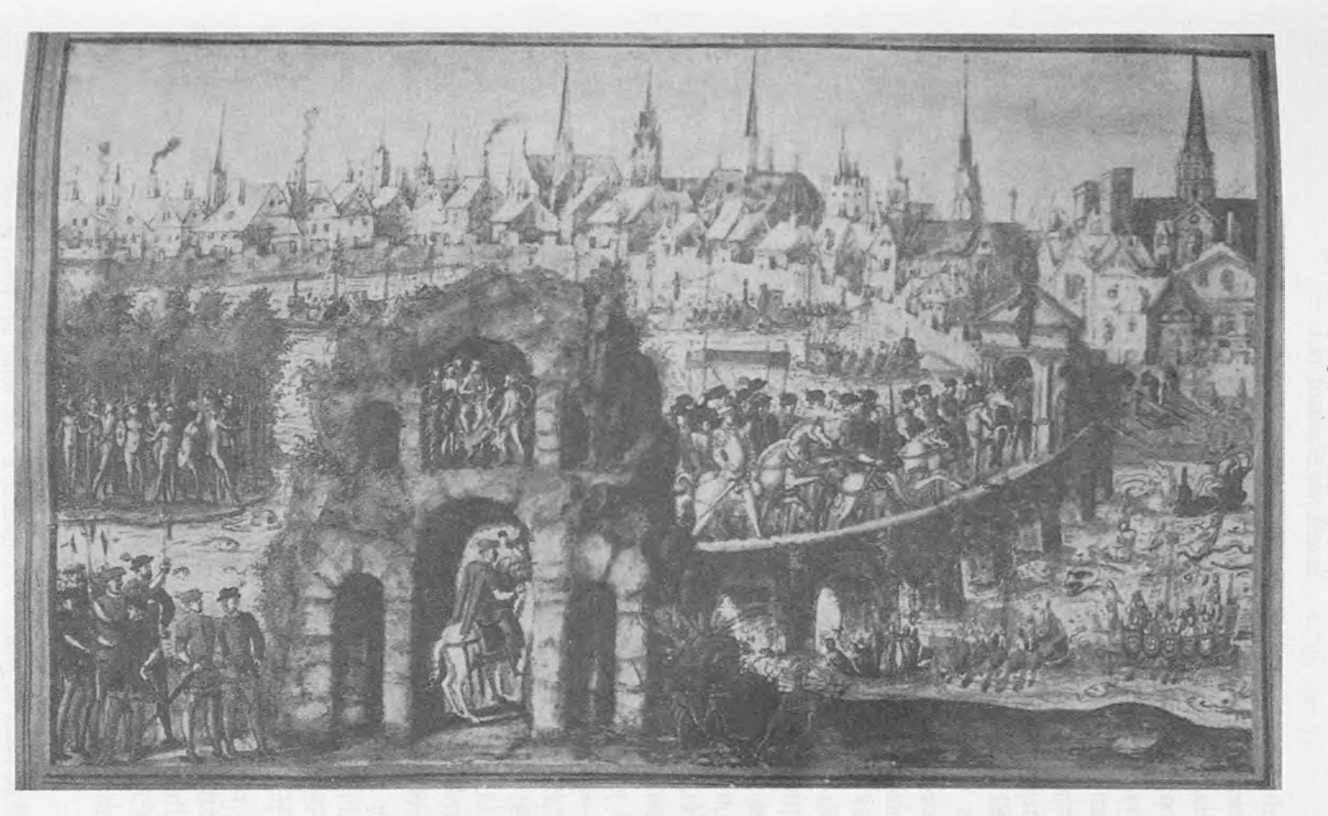
Tras la anécdota y el regocijo colectivo de la fiesta se evidencia una realidad: esta representación ha sido posible gracias a la acumulación previa de intercambios entre Francia y Brasil. Los resultados culminan en esta mitad del siglo XVI. Las naves, los centenares de marinos, las decenas de indígenas testimonian la veteranía y la vitalidad de los vínculos entre la costa atlántica francesa, especialmente la normanda, y la costa brasileña. Testimonian también el entusiasmo que despierta Ultramar, gracias a las iniciativas de los comerciantes y a la política real, reflejada en las obras de poetas como Ronsard y pensadores como Montaigne.

En resumen, todo ello es una muestra de la vitalidad y dinamismo de una marina a la que Enrique II quiso dedicar desde su llegada al trono toda su atención: «una de las principales cosas dignas de nuestra grandeza es la fuerza y poder de nuestra flota».

En los comienzos de su reinado, Enrique II debió de quedar impresionado cuando visitó el nuevo puerto de Le Havre-de Grâce, construido por su padre, y más tarde cuando presenció la fiesta brasileña de Ruán. De ahí que fomente con más firmeza, si cabe, de la que mostró Francisco I hacia Ango, las iniciativas dirigidas hacia Brasil.

Para que el poder apoye un establecimiento francés permanente y duradero en la costa brasileña, deben cumplirse dos condiciones previas: es necesario disponer de medios náuticos a la altura de lo que se pretende, lo cual depende de elementos técnicos que examinaremos con detalle más adelante, y escoger un emplazamiento adecuado.

En vista de esto, en 1551, Enrique II decide enviar al piloto y cartógrafo de El Havre, Guillaume Le Testu, a Brasil para realizar un reconocimiento sistemático de las costas y elaborar un mapa. Por lo que



La fiesta brasileña de Ruán en 1550. Reproducción en Mollat-Habert, *Verrazano...*, p. 153.

se deduce de los manuales y cosmografías de esta mitad de siglo, ya se tenían conocimientos geográficos bastante detallados. Se disponía en especial de un mapa de la ruta de Pernambuco a Río de la Plata trazado por un piloto que había realizado ya 18 veces el viaje a Brasil [13]. Hakluyt, que más tarde refiere este hecho, quizá lo recibió de manos del franciscano francés Thevet, futuro cosmógrafo de los últimos Valois, que probablemente acompañó a Le Testu en este viaje hasta el Río de la Plata.

El interés de este viaje reside en que es el poder el que avala y apoya el proyecto para examinar, recoger, sintetizar y sistematizar los datos recogidos y los descubrimientos ya realizados, y no sólo por los franceses, y además los llevados a cabo en las costas de África en el último medio siglo o más.

En efecto, hemos visto que en esta época eran muchos los marinos que habían hecho la ruta a Brasil. Pero, a diferencia de los portugueses, no establecieron colonias con un marco jurídico y militar, lo que quizá les hacía más tolerables a los indígenas. A mediados del siglo XVI, no todas las capitanías portuguesas eran igualmente prósperas. Los establecimientos de San Vicente, al sur, y de Recife, al norte, basados ya en esta época en las plantaciones de azúcar y los comienzos de la economía azucarera, eran los más estables. Entre ambos quedaba mucho espacio y, a pesar de las operaciones de castigo de los portugueses, los franceses tenían sus lugares de contacto a lo largo de la costa donde se extraía el palo brasil. Se trataba de lugares de desembarco ya habituales, donde se hacía sin dificultad el comercio con indígenas de pueblos amigos. Las factorías son escasas. El elemento representativo de permanencia francesa en Brasil para las naves procedentes de Normandía, Bretaña o Provenza era, más que los fortines, los marinos que permanecían durante unos años, o toda su vida, en una tribu, hasta el punto de adoptar sus costumbres, quizá también la antropofagia. Estos marinos servían como trujimanes a los compatriotas que iban o regresaban año tras año en busca de un cargamento, y en ocasiones movilizaban y alentaban a las tribus contra las empresas portuguesas.

Con esta actuación seguimos en el campo del empirismo, de la cultura oral, de la actividad necesariamente continua para que no se

[13] R. Hakluyt, *Principal Navigations,* 2.° ed., tomo III, 1600, p. 719.

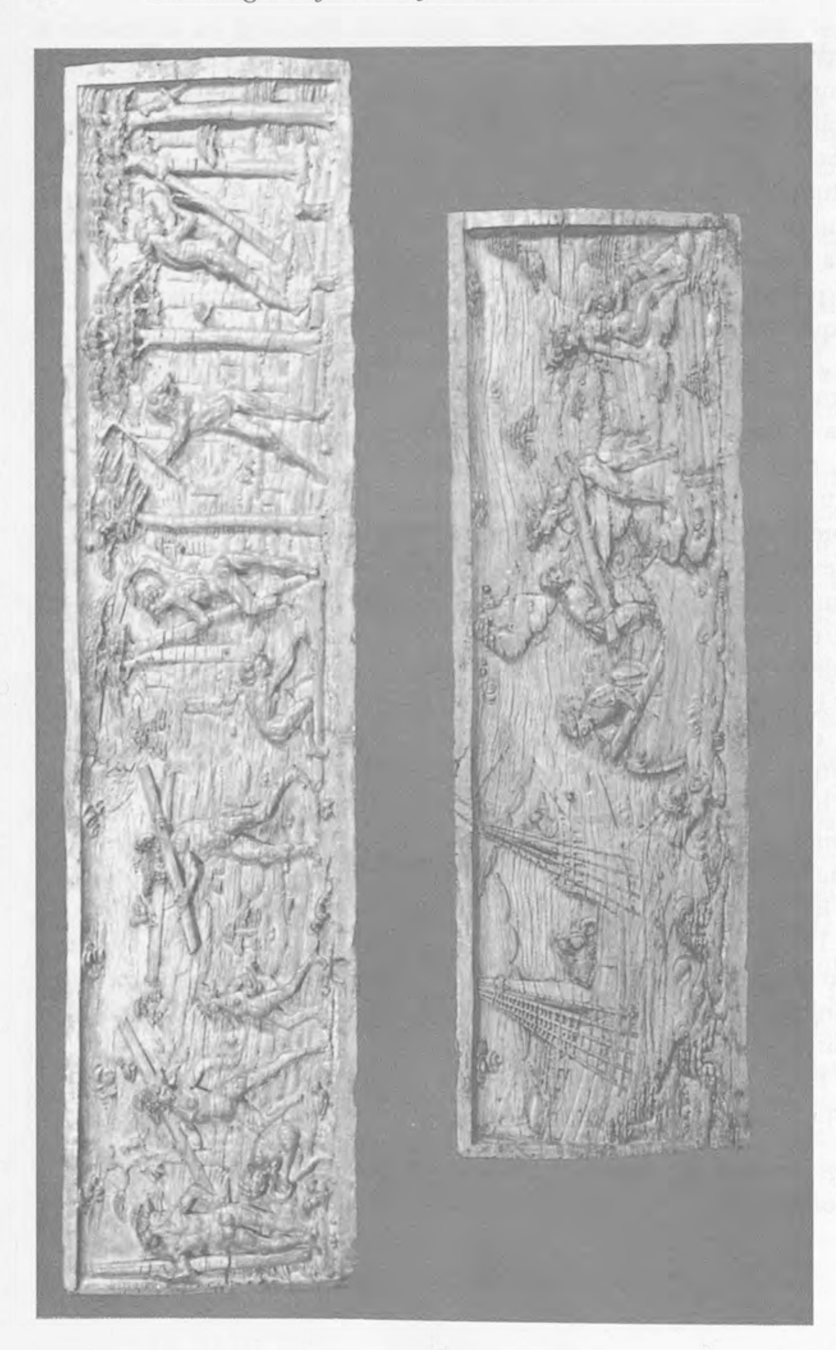
pierda. En los resultados del viaje de Le Testu tenemos un inapreciable documento que demuestra el valor y la originalidad de esta escuela cartográfica normanda, que examinaremos con mayor detalle más adelante. Señalemos, por el momento, que la *Cosmografía Universal*, de G. Le Testu, piloto mayor de El Havre, se publicó en 1556. En ella se incluye un magnífico atlas con varias decenas de mapas a color, inspirados en la técnica del portulano, donde se aprecia la influencia de los maestros portugueses de la cartografía francesa y normanda, en especial de los que harían famosa la escuela de Dieppe.

Los resultados de este viaje permitieron, sin lugar a dudas, activar la empresa de Villegaignon. Cuando éste se prepara para fundar la primera colonia francesa en el hemisferio antártico, el alemán Hans Staden, cuyo testimonio sobre la presencia francesa, la rivalidad con los portugueses, las relaciones con las tribus y la vida de los indígenas es inapreciable, desembarca en Honfleur el 20 de febrero de 1555. Tras una odisea en la que estuvo a punto de perder la vida a manos de una tribu de antropófagos, fue recogido por los marinos de la *Catherine de Watteville*, que regresaba a puerto después de tres meses y medio de travesía en alta mar desde la bahía de Río, llamada entonces Guanabara.

Los años centrales del siglo, resultado de una acumulación anterior, son también el punto de partida para un nuevo tipo de expansión marítima de Francia en el Atlántico sur. Esta nueva expansión se realiza bajo el signo del intento de colonización, complemento del descubrimiento que se quiere perdurable, y del cual la empresa de Villegaignon, con sus limitaciones y su fracaso, ofrece un primer modelo que los franceses repetirán en otras latitudes.

Hasta entonces, la fiesta brasileña de Ruán, en 1550, cristalizará los resultados del casi medio siglo transcurrido, anuncia y determina los intentos posteriores; supone algo parecido a una señal de mutación en las empresas francesas en América.

Estas empresas también se desarrollaron en el hemisferio norte, aunque se inician algo más tarde que en Brasil.



Madera tallada de una casa de Ruán en torno a 1530. Museo Provincial de Antigüedades de Ruán.

Capítulo II

MARINOS FRANCESES EN LAS RUTAS DEL ATLÁNTICO NORTE HASTA 1543

BRETONES, VASCOS Y NORMANDOS EN EL ATLÁNTICO NORTE A COMIENZOS DEL SIGLO XVI

Los franceses no son los primeros descubridores, pero es evidente que frecuentaron muy pronto las costas americanas. En lo referente a Brasil, ya hemos visto que el primer documento, de 1504, recoge datos anteriores. Por lo que respecta a las costas de Terranova, Ch. A. Julien opina que los bretones las conocieron seguramente a partir de 1504 [1].

Entre los marinos del poniente francés, bretones, normandos y vascos, se aviva el sentimiento de emulación, la competencia. Las tradiciones locales defienden sus derechos: a mediados del siglo XVII, en *Us et coutumes de la mer*, de 1647, el jurista bordelés Cleirac sostiene que fueron los vascos, y no los de Dieppe, los probables descubridores, un siglo antes que Colón, de Terranova y Nueva Francia a través de los bancos de bacalao encontrados durante la caza de ballenas.

Al igual que en el caso del Atlántico sur, este tipo de disputas o reivindicaciones «nacionales» no se basan en ninguna demostración positiva. Ello prueba únicamente, como ya señalamos al comienzo, que la suerte es fruto de una larga perseverancia y que el descubrimiento resulta de la multiplicación de indicios. Como historiador, me limitaré a las verdades establecidas por los textos y su crítica. Ahora bien, por lo que respecta a los franceses en los bancos de Terranova, los textos se multi-

[1] Sobre esta cuestión, seguiremos especialmente a Ch. A. Julien, *Jacques Cartier...*, París, 1989, y a M. Mollat, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique IX-XVI s.*, París, 1983.

plican a partir de 1510, cuando el empirismo muestra su capacidad de organización, cuando los resultados obtenidos por aquellos hombres sencillos y pragmáticos que eran los pescadores exigen una mayor precisión y adecuación de las estructuras técnicas, económicas y jurídicas.

En mi opinión, es indudable que el italiano Cabot, ignorado, naturalmente, por el *Dictionnaire de Moréri* en la Francia de comienzos del siglo XVIII, avistó Terranova en 1497, cuando navegaba por cuenta de armadores de Bristol, y, por tanto, fue el primero. Y no es menos cierto que la isla fue explorada más concienzudamente por los hermanos portugueses Corte-Real algunos años después. Igualmente es seguro que ya en los primeros años del siglo XVI los pilotos bretones, que no dejaron forzosamente huellas escritas, eran famosos por su conocimiento de estas aguas, ya que son los más solicitados por parte de los que llegan de otras naciones o provincias con el deseo de realizar tales empresas a la hora de armar un barco para la pesca y la exploración en aquellas regiones. Su competencia práctica parece probada, ya que en 1511 Juana de Aragón muestra su intención de contratar a dos pilotos bretones para dirigir dos naves armadas en Laredo y Santander con el fin de conocer el «secreto» de Terranova [2].

Estos bretones son, ante todo, pescadores. Sus conocimientos teóricos sobre navegación pueden parecer escasos, pero son expertos navegantes, seguros en aguas peligrosas. La exploración no es su fuerte. Lo que pretenden es coger el bacalao, cuya abundancia maravilla a los autores de la época, que aseguran que se podría coger con cestos. Michel Mollat opina [3] que el papel de los bretones fue decisivo y que fueron ellos, sobre todo los de Côtes-du-Nord, los que debieron de transmitir a los restantes marinos de poniente sus conocimientos sobre esta ruta marítima. Los bretones pudieron recibir estos conocimientos de los pescadores ingleses poco antes de los viajes de los hermanos Cabot. El triste episodio del regreso de Gonneville nos demuestra que los bretones del ducado y los bretones de Gran Bretaña podían asociarse cuando se trataba de conseguir buenas capturas.

Si nos atenemos a las verdades de los textos, analicemos primero las alusiones; después, las menciones explícitas. Sabemos que la *Bonne-*

[2] Julien, *Jacques Cartier*, p. 9.
[3] Mollat, *Gens de mer...*, p. 188.

Aventure, de la isla de Bréhat, y la *Jaquette*, de Pléneuf, se arman para un viaje a Terranova en 1508 y 1510, respectivamente. Por estas mismas fechas, los puertos normandos se dedican a la pesca del bacalao. Una reclamación de 1510 demuestra que la venta de los cargamentos de bacalao está perfectamente organizada desde Ruán, como mercado central [4]. En efecto, a tres mareas de la costa y navegable para el tonelaje de la época, la capital normanda es por entonces un puerto esencial para el comercio marítimo, en contacto con todos los grandes centros europeos, y ofrece una importante salida río arriba, en el inmenso mercado parisino.

En el año 1506, Jean Denys, de Honfleur, sigue el recorrido tradicional de la costa de Terranova, entre el cabo Bonavista y el estrecho de Belle-Isle. En 1508, Aubert, de Dieppe, a bordo de la *Pensée*, embarcación de Ango, padre del famoso corsario, trae noticias sobre las costas situadas al norte del cabo Bonavista. Regresa a Ruán con siete indios procedentes de la costa oriental de la isla. En 1512, el célebre impresor Henri Estienne publica su descripción. El humanismo está al tanto de los descubrimientos.

Por encima de los datos indirectos encontrados en los documentos, lo que nos proporcionan los primeros textos directos es la organización que deriva del auge y el éxito de estas pesquerías. La costumbre viene a ratificar la práctica anterior. Los productos nuevos pasan de insólitos a normales. Por muy «salvajes» que fueran, sus beneficios entran en el circuito de reglamentación de la época. En 1514, un acuerdo realizado entre los habitantes de Bréhat y los monjes de Beauport-en-Kéritry prueba que los patronos de pesca deben abonarles un diezmo por los peces capturados en Bretaña, Islandia y Terranova, «en los años 2, 3, 4, 5, 20, 30, 40, 50, 60» [5]. Esto no demuestra nada, evidentemente, en cuanto a un hipotético descubrimiento de América del Norte en 1554 o antes, ya que todos los lugares de pesca mencionados en el texto no se refieren obligatoriamente al período más antiguo estipulado, el de «sesenta años». Sin embargo, sí es cierto que en 1514 el bacalao de Terranova constituye un aporte económico importante para la isla de Bréhat.

[4] Julien, *op. cit.*, p. 8, en cita de Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, Ottawa, 1913.

[5] Julien, *op. cit.*, p. 8.

Los bretones parecen ser los primeros en realizar la pesca en Terranova, tanto entre los franceses como fuera de sus fronteras, ya que su fama se deja sentir en España. Señalemos que durante siglos y al menos hasta el tratado de Utrecht en 1713, estas pesquerías del Atlántico norte constituyen para Francia el polo más importante de sus intereses económicos en el Nuevo Mundo, en torno al cual se organiza toda una geopolítica que en nuestros días, por la diferencia de mentalidad y la evolución de la economía, difícilmente podemos apreciar en todo su alcance.

A finales del siglo XX resulta difícil comprender que, hasta comienzos del siglo XVIII, la pesca y, más tarde, al menos hasta la Revolución Francesa, el azúcar, eran productos de capital importancia para la economía del momento, eran una fuente de riqueza parecida a lo que hoy significa el petróleo que, sin embargo, no significaba nada a comienzos de este siglo. Las pesquerías tendrán además la ventaja de proporcionar al rey y al comercio marineros experimentados, de los cuales está necesitada la nación.

Por tanto, a comienzos del siglo XVI se establece la explotación de un recurso que será esencial en los dos siglos venideros. Tres siglos después, en nuestros días, las negociaciones entre Francia y Canadá en torno a las zonas de pesca de Saint-Miquelon son el testigo residual de lo que en otros tiempos fue centro geoeconómico de capital importancia, vinculado a unas técnicas y formas de vida determinadas de la población.

En la época que analizamos, los armadores normandos recurren a pilotos bretones. En 1517, Fécamp inicia una labor en Terranova que finalizará en nuestros días, a finales de los años ochenta del presente siglo XX. Tras el abastecimiento del valle del Sena, los bacaladeros aseguran el del valle del Loira. Los marinos del Croisic llevan el bacalao de Terranova hasta Nantes. La Rochela inicia esta pesca en 1523 con barcos que proceden de Saint-Brieuc de Pornic, del Croisic y de Blavet, la actual Lorient. En 1537 se realiza el primer armamento vasco que se conoce para la pesca del bacalao, también en esta ocasión con un piloto bretón, de Roscoff.

La pesca está ligada, naturalmente, al comercio de la sal, que es preciso cargar al partir. Las naves, de 70 a 100 toneladas, tripuladas por una treintena de hombres como máximo, se hacen a la mar entre marzo y mayo. Navegan en flotillas, repartidas en tres rutas de norte a sur, en-

tre las Sorlingues y las Azores. Tras cuatro o cinco meses de campaña, los hombres pueden estar de vuelta para la temporada de la siega, la vendimia o la pesca de las ballenas, que los vascos realizan en invierno. Hacia 1540, el manual de Jean Cordier, de Ruán, describe las modalidades de esta pesca, empezando por las instrucciones para localizar el banco de Terranova. Una vez en la isla, se toman los puntos de referencia «en el puerto de Jean Denys, llamado Rongnouse». Al nombre del piloto de Dieppe se le ha añadido el topónimo vasco de Urugne, cercano a San Juan de Luz, deformado en Ourougnousse o Rongnouse, que ha dado en la actualidad Renews en inglés [6]. Todas las costas de poniente, desde España a Inglaterra, gracias tal vez al papel impulsor de estos expertos bretones, participan desde la primera mitad del siglo XVI en la pesca y comercio del bacalao. En ocasiones, los pescadores llevaban la pesca directamente hasta el Mediterráneo, lo que duplicaba la permanencia en campaña y los riesgos, aunque también las ganancias. Como veremos más adelante, el bacalao del Atlántico norte se embarcaba como alimento, y figuraba en las listas de avituallamiento desde mediados del siglo XVI en todas las embarcaciones de largo recorrido con destino a Guinea, «la isla de Brasil» y Perú. Atlántico norteamericano/ Europa y Mediterráneo/ Atlántico sur: he aquí una versión del comercio triangular a través del pescado, a comienzos de la etapa moderna.

Atraídos por esta actividad que se desarrolla en la zona norte del Atlántico americano durante la primera mitad del siglo XVI, era natural que los franceses intentasen realizar en otras regiones, fuera del monopolio ibérico, algún descubrimiento geográfico que les resultase provechoso.

GIOVANNI VERRAZANO Y EL VIAJE DE 1524: DESCUBRIMIENTO DE LA «FRANCESCA» [7]

Ya hemos visto que los hermanos Verrazano orientaron sus empresas hacia Brasil a partir de 1527. Pero se consideraba un sustituto

[6] Véase Mollat, *Gens de mer*, p. 191 y, sobre el comercio de la sal, la tesis del mismo autor, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen-Age*, Plon, París, 1952.

[7] En esta cuestión seguiremos a Mollat, Habert, *Giovanni et Girolamo Verrazano...*, de donde proceden las citas.

que rentabilizara un intento de descubrimiento que se reveló decepcionante para los comanditarios, aun cuando para su promotor supuso la gloria de haber explorado de sur a norte la costa de los actuales Estados Unidos. Un puente de Nueva York conserva aún su nombre. La labor pionera de Verrazano no ha sido reconocida hasta comienzos del presente siglo XX, junto a la autenticidad de su relato, confirmado por los textos hallados en los archivos franceses, italianos, portugueses, españoles e ingleses. Después de las incursiones de algunos navegantes en determinados puntos de las costas de Brasil y Terranova, este es, en definitiva, el primer gran descubrimiento francés recogido en los documentos. Fueron navegantes al servicio del rey de Francia, y a bordo de uno de sus barcos, los que describieron por primera vez el emplazamiento de lo que luego sería Nueva Amsterdam, y después Nueva York, surgida de un asentamiento europeo estable.

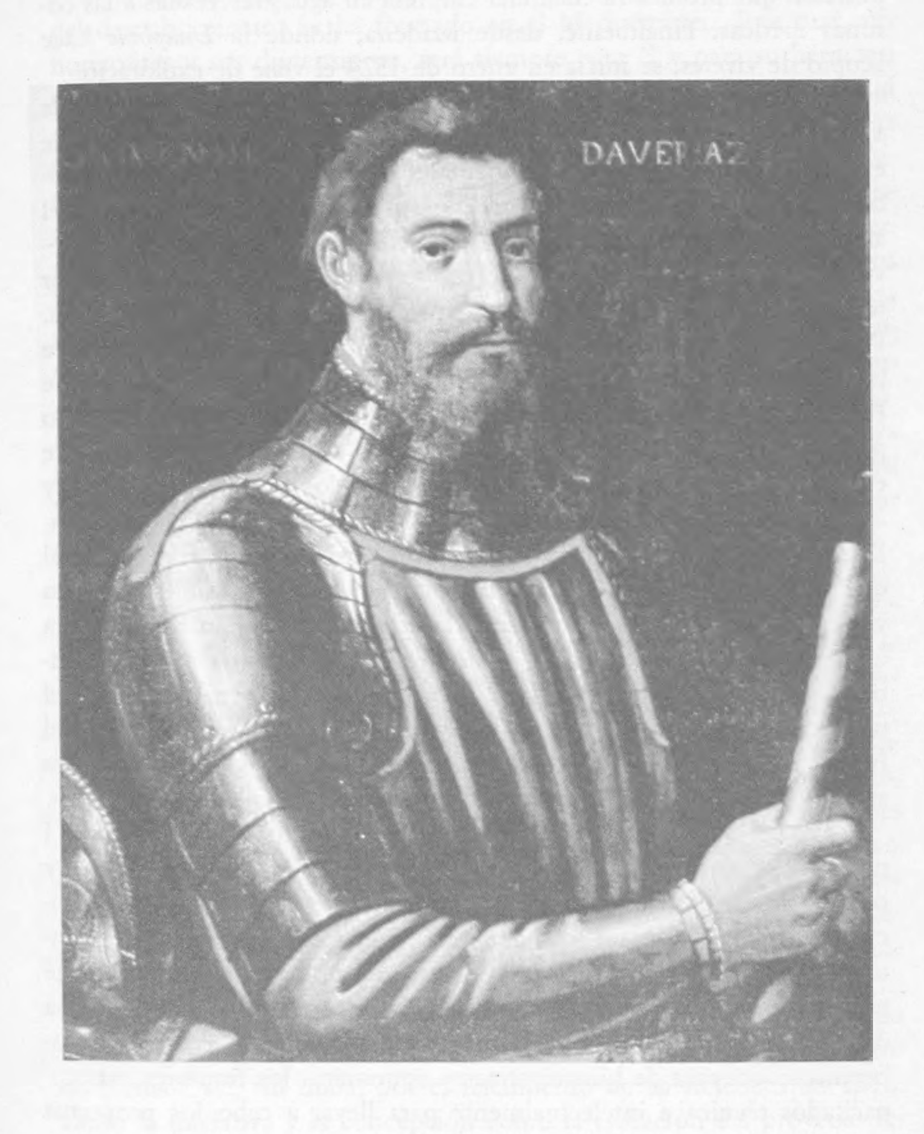
Giovanni Verrazano, de origen florentino aunque nacido quizá en Lyon, afrancesó su nombre en Verrazane o Verracene. Su hermano, Girolamo, cartógrafo de talento, dejó testimonios del descubrimiento que permiten, gracias a la anotación y a la carta, seguir el itinerario descrito en la relación.

En 1522, Giovanni, enterado quizás a través de Pigafetta del regreso de Elcano con los restos de la expedición de Magallanes, perfila su proyecto un año después y decide buscar por el noroeste un paso hacia oriente que permita evitar la barrera americana.

El recorrido a lo largo de la costa norteamericana le permite apreciar las dimensiones del Nuevo Mundo, aunque se equivocó al suponer que era circunnavegable, por falta de exploraciones lo bastante profundas como para no confundir las desigualdades de la costa con un imaginario paso hacia el Pacífico.

Y, sin embargo, ¿por qué en estas latitudes el océano no podía estar tan cerca del Atlántico como en el istmo de Panamá, que Verrazano había dejado atrás en su exploración? En sus posteriores viajes, hasta la trágica muerte de Giovanni, los hermanos buscarán este paso hacia el Extremo Oriente en otro lugar.

En junio de 1523, desde Normandía, zarpa la *Dauphine*, que primeramente hará seis meses de campaña en los mares del norte, para realizar una operación militar al mando de un capitán del rey, Antoine de Conflans. De este modo, se tranquiliza el embajador de Portugal, que al tener noticias de la expedición, exigía de Francisco I una dis-



Retrato de Giovanni Verrazano. Reproducción en Mollat-Habert, p. 202. B. N. París.

posición que prohibiera cualquier empresa en aguas reservadas a las coronas ibéricas. Finalmente, desde Madeira, donde la *Dauphine* hace acopio de víveres, se inicia en enero de 1524 el viaje de exploración.

El rey de Francia percibe en estos momentos la importancia de la apuesta marítima dentro de una estrategia de conjunto. Pero no puede evitar que las necesidades continentales de la guerra en Europa impidan la continuidad de acción necesaria para que las inversiones en el ámbito marítimo den sus frutos. Francisco I acaba de inaugurar el nuevo puerto de Le Havre-de-Grâce, con capacidad para naves de mayor tonelaje. Su hijo, Enrique II, intentará continuar la política marítima. Pero se repite la constante que encontraremos a lo largo de todo este período, incluso después, y que explica la debilidad casi estructural de Francia en las empresas marítimas [8]: sólo durante los intervalos que lo permite la presión política y las operaciones militares en el continente europeo, el Estado francés podrá atender a los asuntos marítimos y apoyar, en ocasiones, a sus ciudadanos en las empresas de Ultramar. Pero falla la continuidad, sin la cual las inversiones se pierden, al igual que la memoria del pasado, gracias a la cual se hace posible el arraigo y el progreso. Esta discontinuidad, la fragilidad que ello supone para los descubrimientos franceses, y la pérdida de memoria son perceptibles hasta en la toponimia, pues los nombres se imponen sólo por el uso prolongado. Los primeros topónimos franceses en América del Norte fueron después sistemáticamente enmascarados por sedimentos anglosajones. Este hecho se repetirá en Alaska, a finales del siglo XVIII.

En su lucha contra Carlos V, y desde el año 1520, Francisco I percibió, en cualquier caso, la importancia de la expansión marítima y se esforzó por participar en ella lo más activamente posible. La sentencia que se le atribuye sobre la ausencia de una cláusula en el testamento de Adán que le excluyera del reparto del mundo, aun cuando esté por confirmar su autenticidad, resume perfectamente su política. Ésta deberá apoyarse en un terreno y un medio favorables. Por ello el soberano se ocupará de buscar, atraer y contratar a los hombres más capacitados técnica e intelectualmente para llevar a cabo los proyectos que tiene en mente.

[8] Véase la obra de síntesis de E. Taillemite, *Histoire ignorés de la Marine française*, París, 1988.

La personalidad de Giovanni Verrazano es típica de los ambientes del descubrimiento. Se ha formado en el Mediterráneo. Este mar, sus horizontes y sus dimensiones, será siempre para él y para su hermano un punto de referencia. Es un humanista, su referente es la antigüedad clásica, es culto, aprecia el buen decir en la literatura clásica, y tiene también conocimientos matemáticos, la experiencia y el espíritu positivo necesarios en un descubridor. Es cosmógrafo, sabe evaluar las distancias y calcular las latitudes. Algunos autores opinan que ambos hermanos se formaron en Portugal. En cualquier caso, los dos eran pilotos lo bastante expertos como para que los reyes de Portugal e Inglaterra mostrasen interés en contratarles. En la *Relation* de Giovanni se aprecian sus conocimientos literarios y científicos, su sentido de la observación humana, etnológica y psicológica. Ni Gonneville, ni los marinos que fueron a la costa de Brasil, ni los pescadores de Terranova tuvieron conciencia de sus descubrimientos. Sin embargo, Verrazano partió con esta clara intención y, si valoramos el descubrimiento por su innovación, fue todo un éxito.

¿Francisco I apoyó la expedición? ¿Fue ésta una empresa del Estado? Sabemos el interés que manifestó hacia los resultados obtenidos por España y Portugal. Sabemos que deseaba alentar en lo posible la expansión y la libertad de navegación. Sabemos que invitó a su mesa al piloto Leone Pancaldo, lo cual sorprende a sus contemporáneos. Después del rey Carlos V, en el siglo XIV, es uno de los soberanos franceses que más favoreció la recopilación de documentos cosmográficos, geográficos y cartogáficos, reunidos en la Biblioteca del rey. Los mapas y planos que se conservan hoy en la Biblioteca Nacional lo demuestran. Sin embargo, en su rivalidad con España, que para él se dirime sobre todo en Europa, procurará no enemistarse abiertamente con Portugal, que se muestra recelosa ante las empresas rivales, que menoscabarían su ventajoso comercio de especias en las Indias.

El rey es consciente, pues favorece la empresa y sus oficiales serán los encargados de llevarla a cabo. Ofrece una embarcación, la *Dauphine*, llamada así, sin duda, por el nacimiento de su heredero en 1518. Tanto la iniciativa y la concepción como la ejecución del proyecto recaen en Verrazano, que llega en 1522 a Lyon, en un momento en que se encuentra allí el soberano, y se pone de acuerdo con el rey.

Lyon es el punto central de la empresa. Se trata de una ciudad fronteriza con Italia y el imperio, y es un eje de intercambio entre

Francia y estas regiones, intercambio de hombres, ante todo, y de bienes. La colonia italiana en Lyon es numerosa, la banca lionesa tiene una participación importante dentro del comercio de la época y, por tanto, en las empresas marítimas. De todas ellas, es muy probable que los descubrimientos sólo acaparen un interés, un valor y una financiación secundarios [9]. Pero en este momento, las posibilidades de conseguir un éxito, racionalmente preparado, todavía merecen el esfuerzo de las inversiones, como se demostró en el pasado con Portugal y España.

Verrazano logra financiación en Lyon. Una rama de su familia está establecida allí y, además, está emparentado con los famosos Ruccelai, una familia de Florencia que ha afrancesado su nombre en Rousslay. Gracias a la financiación de esta familia se prepara la parte técnica del viaje desde Ruán, en Normandía, donde residen algunos Rousslay, ya naturalizados. Esta familia aparece vinculada a los círculos del comercio internacional de la capital normanda, donde también se encuentran establecidas algunas familias españolas, y agentes, informadores o espías del rey de Portugal. Los grandes centros comerciales son también centros de información, lo cual supone circulación de hombres, bienes y mercancías. La empresa del descubrimiento de un paso por el noroeste ha conseguido sus pilares en la banca italiana de Lyon, en los armadores de Normandía y en el apoyo del rey.

El 25 de marzo de 1523, fiesta de la Anunciación, los notarios de Ruán registran un contrato de «Jehan de Varrasene» con ocho comerciantes de Lyon, cinco de origen florentino y tres franceses, todos ellos unidos por estrechos vínculos familiares. Entre ellos encontramos nombres como Le Bautier, importante familia de comerciantes de Lyon vinculada a Gadaigne (Guadagni) por matrimonio y emparentados por línea materna con Giovanni Verrazano, y nombres como Buonacconi, Albizzi y Gondi, que darán un siglo más tarde dos arzobispos a París. Todos se asocian «con motivo del viaje por mar que los dichos comerciantes tienen intención de hacer al lugar llamado las Indias, en Catay». En 1523, los florentinos invierten en esta sociedad unos 20.000 escudos de oro, es decir, la considerable suma de 22.000 libras tornesas [10]. El

[9] Véase sobre este punto la contribución de H. Touchard en F. Braudel, *Le monde de Jacques Cartier,* Montreal-París, 1984, pp. 189 y ss.

[10] M. Mollat en *Verrazano...,* p. 71, establece la hipótesis de que quizá no se trate tanto de una contribución espontánea como de un acto de fidelidad y obediencia a la

armador normando Jean Ango muestra interés por la empresa que se prepara en los puertos normandos. La colonia internacional de Ruán no es el único punto a favor. Los puertos de esta costa están por entonces en plena expansión. Las naves de aquellos años, de escaso tonelaje, podían penetrar por los estuarios un trecho bastante grande, hasta el límite de las mareas, y el hecho de que los grandes centros del comercio marítimo de la época estén situados a orillas de los grandes ríos o sus afluentes no es casual. Esto permite después navegar hacia el interior, como en el Guadalquivir, el Sena hasta Ruán o el Escalda hasta Amberes, donde las mercancías pueden distribuirse a toda Europa a través de los sistemas fluviales del Rhin y el Ródano.

El vicealmirante Le Roy du Chillou manda equipar para el viaje cuatro naves cedidas por el rey. Verrazano viaja con 50 hombres a bordo de la *Dauphine,* a la que denominan «barca», y de la que no conocemos su tonelaje. Sin duda sería inferior al de la embarcación de Gonneville. ¿Llegaría a las 100 toneladas? Llevaba víveres para ocho meses. La tripulación, experimentada, fue reclutada en Normandía. Entre los pasajeros figuraba probablemente Jacques Cartier y un tal Brunelleschi, de igual nombre que el genial artista del Renacimiento. Giovanni Verrazano asume la dirección naval y científica del viaje.

Tras la operación militar en Escocia, la *Dauphine* zarpa de Madeira el 17 de enero de 1524 «provista de víveres, armas y otros instrumentos de guerra». La travesía, interrumpida por una violenta tempestad, dura 50 días. La nave se dirige en línea recta hacia el oeste, con una latitud constante en la medida de lo posible, como suele suceder, ya que no se puede determinar con exactitud la longitud. La *Dauphine* sigue el paralelo 32° con una inflexión al norte tras la tempestad que la desvía al grado 34. Se estima que la ruta será de 1.200 leguas. «Entonces apareció una nueva tierra que nadie de los antepasados o los presentes había visto jamás».

Tras una pequeña desviación hacia el sur, renuncian a aproximarse a La Florida, pues saben que está en poder de los españoles. En 1521-1522, Vázquez de Ayllón había explorado el norte navegando

corona de Francia por parte de estos florentinos establecidos en el reino. En efecto, la villa de Florencia acababa de adherirse a la coalición promovida por Carlos V; por tanto, su lealtad hacia el reino no estaba asegurada.

hasta 33° 30' latitud norte. Prefieren buscar en otro lugar un paso hacia el Pacífico. En lo sucesivo, navegarán, pues, hacia el noreste, sin perder de vista prácticamente la costa, pues lo que pretenden es descubrir el anhelado paso hacia Catay. Al otro lado de un determinado istmo esperan encontrar el acceso tan esperado al mar que conduce a Asia. La carta de la expedición lo señala así. Pero el futuro demostrará que se trataba sólo de Pamlico Sound, que los marinos entonces no pueden determinar.

La tierra con la que Verrazano se encuentra primero «se halla en el 34°, como Cartago y Damasco», referencias del humanista. El aire es sano, puro, «a salvo de los extremos propios del calor o del frío».

Se establece el primer contacto con los indios de aquella tierra:

> a primera vista, parecía de poca altura; al aproximarnos un cuarto de legua, nos dimos cuenta, a la vista de grandes hogueras encendidas en la orilla, de que estaba habitada [...]. Tranquilizados por nuestros gestos, algunos se aproximaron mostrando gran alegría al vernos, y un gran asombro por nuestro atuendo, nuestro aspecto y nuestra blancura de tez.

La relación de las sucesivas escalas nos permite conocer las costumbres de los habitantes e identificar el emplazamiento de futuros asentamientos, como Nueva York y Newport. La nueva tierra se bautiza con el nombre de Francesca, Nueva Francia o Francescana, en honor de Francisco I. Los topónimos de Anunciación, día en que se realiza una escala (25 de marzo), de Arcadia, otra reminiscencia humanista, y de Angulema, nombre del infantado de los príncipes de Francia dado al lugar de Nueva York, aparecen todos ellos en la carta llamada de Maggiolo, fechada en 1527, y en la de Girolamo, que denomina a esta tierra Nova Gallia en lugar de Francesca: «Verrazana o Nova Gallia [Nueva Francia], descubierta hace cinco años por Giovanni de Verrazano, florentino, por orden y deseo del Cristianísimo Rey de Francia» [11].

A la altura del cabo Hatteras confían encontrar, al otro lado, el Pacífico. Prosiguen el viaje frente a las costas, hasta las proximidades del cabo Breton, a 46° latitud norte. En el 49°, Verrazano pone rumbo al este, pues todavía es una época propicia para el regreso, que se va

[11] *Cf.* Mollat y Harbert, *op. cit.*, p. 160.



La «Francesca», descubierta por Verrazano. Reproducción en Mollat-Habert, p. 157, Mapamundi de Maggiolo. Historical Picture Service Inc.

haciendo necesario, «habiendo agotado ya todos los recursos a bordo». Verrazano llega a Dieppe, orgulloso de haber «descubierto más de 700 leguas de nuevas tierras», cálculo bastante acertado.

Más que la descripción de las tierras, lo que llama la atención es la descripción de sus habitantes. Sin embargo, en cuanto a la rentabilidad para los comanditarios, la empresa augura más promesas e ilusiones que beneficios. Al menos una cosa es segura: «toda esta tierra o Nuevo Mundo que acabamos de describir constituye un conjunto. Pero no está unida a Asia o a África, eso lo sabemos con certeza», escribe Verrazano. Esta opinión todavía no se ha extendido en los círculos intelectuales, a juzgar por el número de reediciones que se hicieron en esta época, y no sólo en Francia, de la geografía de Ptolomeo, en la que además de ignorarse, evidentemente América, aparecen unidas África y Asia, y, por tanto, se representa como un mar cerrado [12] al océano Índico, surcado por las armadas de Portugal desde hacía ya 30 años.

Cuando regresa la *Dauphine* en julio de 1524, la situación no es favorable para explorar esta nueva ruta. Se ha reanudado la guerra entre Francisco I y Carlos V, que vence en Pavía y hace prisionero al rey de Francia. Los grandes proyectos marítimos tienen que aplazarse, pues hay que atender a las necesidades más acuciantes, y los empresarios privados prefieren buscar la rentabilidad a sus inversiones en rutas seguras, en horizontes conocidos. Los viajes posteriores de los hermanos se dirigirán hacia Extremo Oriente y, más adelante, de nuevo a América, pero en aguas ya conocidas de las Antillas y Brasil. Habrá que esperar 10 años para que se produzca una nueva expedición patrocinada por la corona.

Los tres viajes de Jacques Cartier a Canadá [13]

Poco es lo que sabemos de Jacques Cartier, a quien el rey confía la expedición de 1534, en la etapa anterior a su primer viaje a Canadá.

[12] Sobre la persistencia de las representaciones ptolemaicas en la etapa renacentista, puede consultarse a G. Hamann, *Der Eintritt der südlichen Hemisphäre in die europäische Geschichte,* Viena, 1968, especialmente, pp. 418 y ss.

[13] Las citas sobre los viajes de Jacques Cartier proceden de Julien, ed. La Découverte. Véase también la obra de F. Braudel, *Le monde de Jacques Cartier,* ambas citadas *supra.*

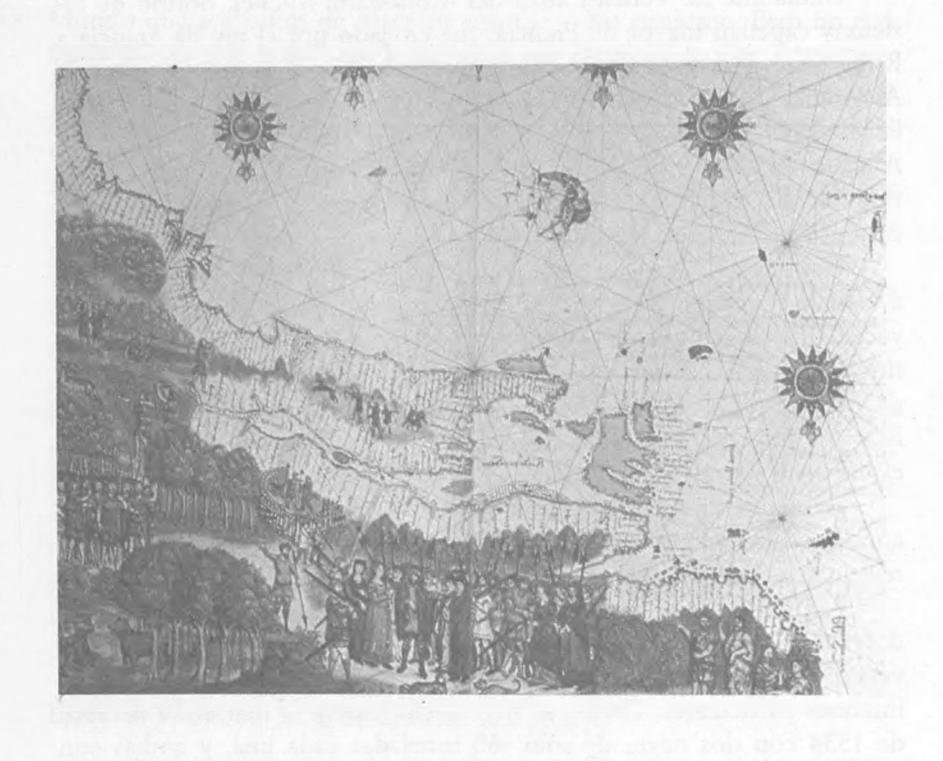
Hombre maduro, de unos 40 años, debía de ser un marino bastante experto. Conocía la zona de Terranova, probablemente España, y quizás también Brasil, por las alusiones que encierra su relato. Es probable que participara en el viaje de la *Dauphine*. Por su matrimonio está relacionado con la aristocracia de Saint-Malo. Su parentesco con un procurador de la abadía del Mont-Saint-Michel le facilitó el apoyo y la protección del abad en su designación.

Guillaume Le Veneur, abad del Mont-Saint-Michel, obispo de Lisieux y capellán mayor de Francia, fue enviado por el rey de Francia a Roma para negociar una interpretación favorable de la famosa bula de Alejandro VI, en la que se garantizase que el reparto de tierras entre las coronas de España y Portugal sólo se aplicaría a las ya descubiertas. A partir de entonces, las iniciativas francesas podrán orientarse a América. Como recompensa a su éxito diplomático, el obispo de Lisieux consiguió el capelo cardenalicio.

Francisco I, en su peregrinaje al Mont-Saint-Michel, quiso conocer a Cartier y decidió participar en los gastos de una expedición. El proyecto, que se venía madurando desde 1532, se propone, en suma, continuar las exploraciones de Verrazano, en la zona de latitud norte donde habían quedado abandonadas. La intención es descubrir las nuevas islas tan ponderadas por su riqueza en oro y, una vez más, hallar por el noroeste un paso hacia Catay.

Siguiendo la ruta marítima habitual de los pescadores y que ya se conocía sobradamente, Cartier logrará un éxito personal: descubrir y remontar el estuario del río Saint-Laurent.

Fue necesario el apoyo real para acallar las protestas de los armadores de Saint-Malo al reclutamiento de las tripulaciones y a la intervención del poder, al que acusaban de invadir la esfera legítima de sus intereses particulares. Cartier se hace finalmente a la mar el 20 de abril de 1534 con dos naves de sólo «60 toneladas cada una, y ambas con una tripulación de 61 hombres». Este primer viaje se limitó al descubrimiento del golfo del Saint-Laurent. Así pues, tras una rápida travesía de 20 días desde Dieppe hasta Terranova que le lleva al estrecho de Belle-Isle, Cartier se ve obligado a detenerse en estas aguas. Los hielos le impiden el paso. Explora el oeste de Terranova y hasta julio no inicia la búsqueda de un paso hacia el oeste y el Pacífico. El tiempo le apremia, pues quiere regresar por el estrecho de Belle-Isle antes del invierno. A comienzos de agosto, encuentra la entrada del Saint-Laurent,



La América de Jacques Cartier. Reproducción en Braudel, *Le monde de Jacques Cartier,* p. 279. Carta de Vallard (1547). Huntington Library San Marino, California.

al norte de la isla Anticosti o de Asunción. Sus compañeros opinan, como él, que resulta imposible «ir más adelante en esta estación» a causa del comienzo de las tempestades, así es que el 5 de septiembre las embarcaciones llegan de regreso a Saint-Malo. A falta de resultados tangibles, queda al menos la esperanza, amparada por la presencia de los indios que traen consigo los exploradores, como de costumbre. Por lo que dicen sus palabras, Cartier ha trabado amistad con los micmacs y los hurones-iroqueses. De los hurones, Cartier nos dice que «son consumados ladrones de todo aquello que puedan hurtar». Durante tres siglos, esta acusación será una constante entre los exploradores, tanto si se refieren a los hurones como a los indios de Pascua o a los polinesios.

En Gaspésie, Cartier erige una cruz de 30 pies de altura, con una inscripción: «Viva el rey de Francia».

> Nos pusimos todos de rodillas juntando las manos, y adorándola en su presencia [de los indios] les hicimos ver, mirando y señalando al cielo, que en ella estaba nuestra salvación, ante lo cual mostraron gran asombro.

Según señala Cartier, en realidad, parece que la respuesta del jefe indio expresaba cierta protesta contra lo que parecía una toma de posesión, «como si hubiera querido decir que la tierra era de ellos y que nosotros no debíamos clavar a dicha cruz sin su consentimiento». En vista de ello, le ofrecen regalos, algunos objetos de hierro, para ganarse su amistad. Los franceses aseguran que van a volver y que «la dicha cruz había sido clavada para servir de marca y guía para entrar en la rada». Luego visten a dos de los hijos del jefe, Donnacona, y se los llevan consigo, prometiendo regresar con ellos al año siguiente.

En esta ocasión, la salida se produce un 19 de mayo de 1535, con tres embarcaciones: la *Grande Hermine*, de 120 toneladas, la *Petite Hermine*, de 60, y el *Emerillon*, de 40. La mayor capacidad de las naves indica la finalidad de la empresa: se trata de completar el descubrimiento para conseguir, al regreso, los dividendos previstos. Junto a Cartier viajan algunos gentilhombres, entre ellos Claude de Pontbriand, copero del delfín e hijo del señor de Montreal, y dos indios que habían aprendido francés.

Las embarcaciones, de distinto tonelaje, no desarrollan la misma velocidad, lo que, unido al mal tiempo, retrasa la expedición. No lle-

gan hasta el 10 de agosto, fiesta de San Lorenzo, a la bahía descubierta un año antes. Ahora deben prepararse para la invernada. Navegan río arriba, guiados por los indios que regresaron de Francia. Éstos enseñan a Cartier y a sus compañeros las costumbres de Canadá, y colaboran al principio de manera eficaz, aunque luego sirven a sus propios intereses, cosa difícil de descubrir, puesto que son los intérpretes, y con ello perjudican la buena marcha de las mutuas relaciones.

El 15 de agosto, Cartier oye por primera vez la palabra Canadá, y no la olvidará. El emplazamiento de Standaconé, futura Quebec, se alcanza a mediados de septiembre. A continuación, decide navegar río arriba hasta Hochelaga, de la que ha oído hablar, a pesar de los esfuerzos de *sus* indios para obstaculizar su proyecto a fin de evitar que las tribus rivales saquen provecho de los poderes de los blancos.

Este descubrimiento del interior a lo largo del río, realizado durante el verano indio, les dejará un recuerdo imborrable.

El 3 de octubre, a la vista de la ciudad india, «el capitán se atavió y mandó a sus hombres disponerse para visitar la ciudad y morada del dicho pueblo, y una montaña que se halla junto a la dicha ciudad». Los franceses contemplan admirados un camino bien trazado, y bosques «de encinas tan hermosas como las que hay en los bosques de Francia, bajo las cuales la tierra toda estaba cubierta de frutos», y descubren

> tierras labradas y cuidadas, extensos campos de abundante trigo de aquella tierra, semejante al mijo de Brasil, tan grande o más que un guisante, y que les sirve de alimento como a nosotros el trigo.

Entonces aparece la ciudad de Hochelaga, «muy próxima a una montaña que la rodea, cultivada y muy fértil, desde cuya cima se divisa a muy larga distancia, y a la cual dimos el nombre de Mont-Royal» [14]. Los habitantes acuden alborozados a recibir a los franceses llevando consigo a los enfermos

> haciéndolos sentar y tenderse cerca del dicho capitán para que éste los tocase, de tal modo, que parecía como si Dios hubiese descendi-

[14] Es probable que el topónimo de Montreal proceda del nombre del señorío de Pontbriand, compañero de Cartier.

> do para sanarlos. El capitán, viendo la fe y piedad de este pueblo, recitó el Evangelio según San Juan, el *In principio* [15], haciendo la señal de la cruz sobre los pobres enfermos [...] después leyó en voz alta, palabra por palabra, la Pasión de Nuestro Señor, de manera que todos los presentes pudiesen oírla. Aquellas pobres gentes permanecieron en gran silencio y estuvieron tan atentos, que causaba asombro verlos mirando al cielo y repitiendo las mismas ceremonias que nos veían hacer.

Después se hace la entrega de regalos al son de las trompetas. Los franceses, de la forma más cortés que les fue posible, y simulando estar ya saciados, rechazan los alimentos que les presentan los indios «porque no eran de nuestro gusto y no tenían sabor alguno de sal».

Desde el Mont-Royal divisan toda la región en 30 leguas alrededor, las montañas, las tierras cultivables, el río y sus rápidos. Los indios les indican la existencia del río Ottawa al otro lado. «Pensamos que es el río que pasa por el reino y provincia de Saguenay», la misteriosa región que atrae a las gentes por sus fabulosas riquezas en oro y diamantes, y en la que el latón amarillo, el cobre y las piedras preciosas descritas por los indios prometen a los franceses una gran riqueza.

Tras la exploración viene la dura invernada. Las relaciones entre los franceses y los indios de Standaconé, donde se refugian, se deterioran como consecuencia de las intrigas de unos y la crueldad de los otros. El escorbuto causa estragos entre los franceses, que, encerrados en la fortificación, se afanan en ocultar su debilidad por temor a un ataque. En esta situación desesperada, Cartier promete ir en peregrinación a Rocamadour. Los supervivientes de la expedición se salvan gracias a la vitamina C que contiene la decoción de la tuya, de cuyas propiedades se enteran casualmente los franceses a través de los indios.

Al terminar el deshielo, Cartier inicia el regreso el 3 de mayo de 1536, con un buen acopio de observaciones, tras una ceremonia orga-

[15] El prólogo de San Juan, leído como último evangelio en el ordinario romano de la misa, fijado a partir de Inocencio III y recuperado más tarde por los papas del siglo XVI, como san Pío V, se recita aquí en latín, ¿signo de catolicidad o de culto ferviente por parte de un laico de Saint-Malo, como Cartier? Poco importa que los oyentes comprendan o no la lengua, que ésta sea sagrada o vernácula. La materialidad de las palabras y de los actos vale más, en la escena que aquí se describe, que las resonancias inspiradas por el Evangelio o los Actos de los Apóstoles.

nizada en la fiesta de la Invención de la Vera Cruz. El jefe Donnacona y dos hijos suyos que ya habían estado en Francia, son llevados a bordo y retenidos, con la promesa de llevarlos ante el rey de Francia y devolverlos al cabo de 10 lunas. El jefe de la tribu delegará el mando mientras esté ausente. En total 10 iroqueses de diferentes edades acompañan a los franceses que, con tiempo favorable en su regreso, llegan el 16 de julio al puerto de Saint-Malo.

Ahora se trataba de sacar partido de los resultados. La relación del tercer viaje revela que Francisco I mostró gran interés por los informes de la expedición, recibió y conversó

> con las gentes que el dicho Cartier había traído de aquellos países, en el primero de los cuales uno era rey y tenía por nombre Donnacona; los cuales, tras haber vivido largo tiempo en Francia y en la región de Bretaña, fueron bautizados según su deseo y voluntad, y después murieron.

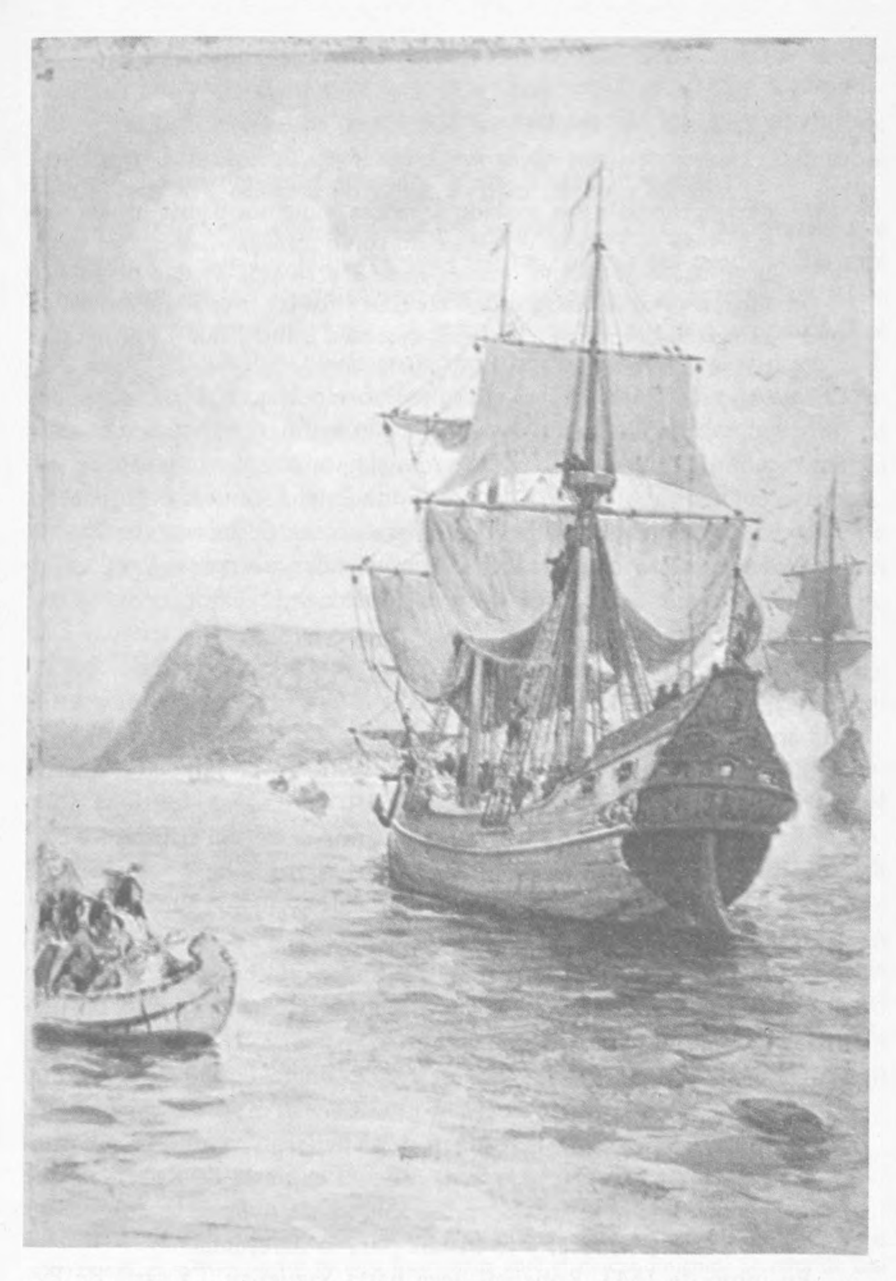
Tanto es así, que sólo una niña de 10 años regresó a su país con la expedición preparada en 1540 y que zarpó a comienzos de 1541.

En esta ocasión, el rey nombra a un gobernador y lugarteniente general «para los países de Canadá y Hochelaga»: Jean-François de La Roche, caballero y señor de Roberval. En este tercer viaje, cuya relación nos ha llegado sólo en parte, Cartier recibe el nombramiento de «capitán general y maestro piloto de los buques, a fin de realizar más amplios descubrimientos» y llegar al «país de Saguenay, del cual las gentes traídas por el dicho Cartier, como se ha dicho, habían hablado al rey, diciendo que era un lugar donde abundaban las riquezas».

El rey concede 45.000 libras para equipar cinco buques en Saint-Malo. Cartier emprende el viaje. Roberval, que quiere completar la artillería y las municiones, decide quedarse en Honfleur y reunirse más adelante con Cartier, en América.

Los cinco buques de Cartier, que salieron a finales de mayo de 1541, se encuentran con vientos contrarios. La travesía dura esta vez tres meses, y el agua empieza a escasear [16]. A finales de agosto hacen

[16] El agua empezó a escasear enseguida, dado el número de animales domésticos, cabras y cerdos, embarcados para que se multiplicasen en la colonia. Durante el viaje, los hombres tuvieron que beber exclusivamente sidra.



Nave de Jacques Cartier. Reproducción en Braudel, p. 278. Museo de Quebec, acuarela de John D. Kelly.

escala en Le Havre de Sainte-Croix, en Canadá. Los habitantes se muestran contentos al ver de nuevo a los franceses, sobre todo Agona, el sustituto del jefe Donnacona:

> el capitán le respondió que Donnacona había muerto en Francia y que su cuerpo había recibido sepultura y que los demás habían permanecido en Francia, donde vivían como grandes señores; que se habían casado y que no querían regresar a su país. Agona no mostró ningún signo de desagrado al oír estas palabras, y creo que fueron de su agrado porque de este modo quedaba como señor y jefe del país por la muerte de Donnacona.

Mientras esperan a Roberval, la exploración no añade gran cosa a los resultados precedentes. Cartier inicia un reconocimiento de Saguenay, encuentra huellas de cobre, «una buena cantidad de piedras que pensamos sean diamantes», y una gran mina de hierro. Realiza un cálculo de los recursos agrícolas, descubre viñas silvestres y realiza algunos cultivos y plantaciones, sobre todo de nabos. También intercambian con los indios algunos niños, para que aprendan la lengua. Éste es un hecho habitual en las exploraciones francesas del siglo XVI en América, en Brasil y Canadá. No es la primera vez que vemos a estos trujimanes normandos, jóvenes grumetes, en ocasiones huérfanos, embarcados en los puertos de salida. Son el vehículo de la aculturación y los primeros contactos. Apoyándose en sus traducciones, sin duda poco ajustadas a la realidad e imprecisas quizá por el escaso bagaje cultural de sus autores, los misioneros establecerán las bases de su apostolado, como harán más tarde, a comienzos del siglo XVII, los capuchinos en el Marañón o los recoletos en Canadá.

En la primavera de 1542, Roberval abandona por fin Francia con tres grandes naves equipadas en parte con dinero del rey, y «200 personas, tanto hombres como mujeres, acompañadas de varias gentes de gran mérito», el comienzo, pues, de una primera colonia, y se reúne en Terranova con Cartier, que le informa del hallazgo de diamantes y de una mina de oro, que investigaron y «hallaron ventajosa». Cartier entonces regresa a Francia, pese a las órdenes expresas de Roberval, que se queda allí, construye una fortificación, envía a Francia dos de sus naves para hacer el enlace, y se instala para la invernada.

En junio de 1543, Roberval llega hasta Saguenay. La carta de Pierre Desceliers, de 1550, lleva escrita en la confluencia de los ríos Saint-

Laurent y Ottauais la siguiente nota: «Hasta aquí llegó *monsieur* de Roberval». Los supervivientes regresan a Francia en septiembre.

Este primer intento francés de fundar una colonia permanente en el Nuevo Mundo fue un fracaso, sin duda por las mismas razones de fondo que Villegaignon encontrara en su empresa en Brasil.

Las relaciones con los indios se deterioran. El capital invertido se dilapida, sin que los beneficios logren compensar las pérdidas, lo que provoca un rechazo prolongado hacia este tipo de empresas. La labor de descubrimiento es excelente, pero los resultados son efímeros. Las riquezas fáciles sólo existen en la imaginación de los exploradores, avivada por las descripciones de los indígenas, cuyo lenguaje tampoco entienden muy bien. La auténtica riqueza de Canadá reside ante todo en la fertilidad de sus tierras, pero será preciso lograr antes un arraigo auténtico.

Por ahora, la labor de estos precursores cae en un olvido que justifica el pesimismo de algunos autores ante la expansión de los franceses en las empresas de descubrimiento [17]. Ch. A. Julien piensa que América,

> al contrario de lo que se podía suponer, no logró despertar la imaginación de los franceses durante la primera mitad del siglo XVI. Éstos mostraron mayor interés por los turcos que por los indios,

y lo cierto es que debió de ser esta la actitud de la gran mayoría de europeos de entonces.

Es cierto que ninguno de los objetivos que se propuso Cartier en sus viajes, descubrimiento de metales y del paso por el noroeste, se logró alcanzar. La misma decepción que con Verrazano. A mediados del siglo XVI, la ruta meridional, la seguida por Magallanes, todavía aparece como la más prometedora. Por tanto, en la segunda mitad del siglo, los franceses dirigirán su atención a las rutas ya conocidas y cada vez más abiertas de Brasil y América Central, aun a riesgo de entrar en competencia con el monopolio de los ibéricos.

[17] Touchard, en Braudel, *op. cit.*, pp. 190-193, coincide con los trabajos de J. Heers al calificar la actitud de los medios financieros ante el descubrimiento. Se trata de una relativa indiferencia, que también señala Julien, *op. cit.*, p. 27, cuando observa, siguiendo a Atkinson, que América interesaba menos en el siglo XVI que el Mediterráneo.

[illegible]

Este primer intento francés de formar una colonia [illegible] en el Nuevo Mundo fue un fracaso, sin duda por las mismas razones de lo que Villegaignon encontró en su empresa de Brasil.

[illegible] con los indios se [illegible]. [illegible] distancia, sin que los [illegible] lograran comprender [illegible] lo que [illegible] La labor de [illegible] pero los resultados son [illegible]. Las riquezas fáciles sólo existían en la imaginación de los exploradores, avivada por las descripciones de los indígenas, cuyo lenguaje tampoco entendían [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Capítulo III

LOS CÍRCULOS Y LOS MEDIOS DEL DESCUBRIMIENTO

Las condiciones técnicas: naves e instrumentos náuticos [1]

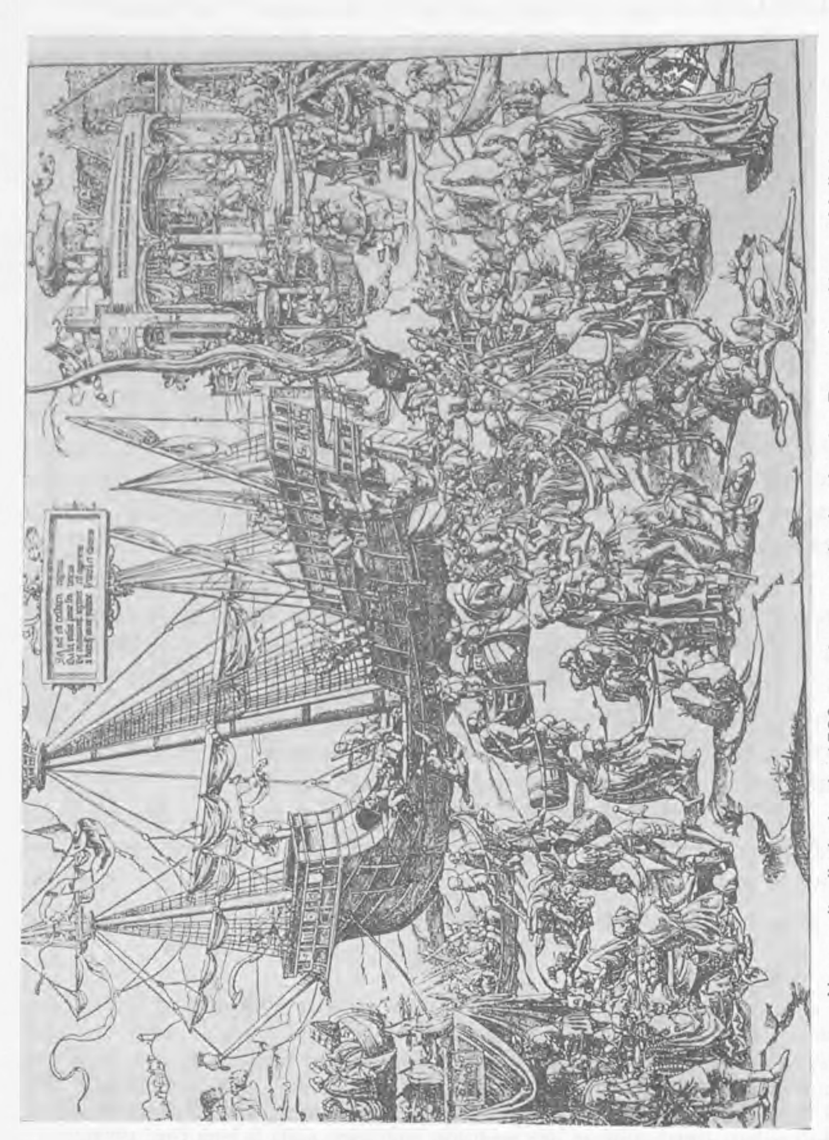
El medio de transporte, el navío, se perfecciona a lo largo de esta etapa, y aumenta el tonelaje medio. Cada región tiene sus propias tradiciones en cuanto a la construcción; pero, en conjunto, no parece que haya ningún elemento francés original, ninguna innovación técnica destacable en esta época.

Se ha propuesto una clasificación general con tres tipos de naves [2]: la *nao*, grande y de forma redondeada, apta para las largas travesías, de la que derivarán, más perfeccionados, el galeón español y el bajel francés; la *urca,* con tripulación reducida, apta para los transportes pesados y que a veces acompaña a la nao para el avituallamiento, y de la que deriva el flute holandés, y, por último, la *carabela,* nave más ligera e instrumento muy apropiado para los descubrimientos.

Aunque estos tres tipos se diferencian claramente, la terminología puede engañarnos. Las dudas y variaciones en la denominación que aparecen en los textos nos obligan a recurrir a la iconografía. Miniaturas, inscripciones, vidrieras e ilustraciones de las cartas náuticas, como

[1] Sobre este tema, seguiremos las precisiones que hemos ofrecido en *Historia naval brasileira,* pp. 409 y ss., y 423 y ss. Más adelante, véase Braudel, *Le monde de Jacques Cartier*, y Mollat, *Gens de mer...* En *Colloques internacionaux d'histoire maritime*, se ofrecen algunos análisis técnicos útiles, en especial el 9.°, Sevilla, 1967, actas publicadas en París, 1969. En cuanto a los términos técnicos, véase A. Jal, *Glossaire nautique*, 1948. El CNRS de París trabaja actualmente en una reedición (publicada hasta la letra Gin, 1989).

[2] Sobre los tipos de naves, la distinción pertenece a F. Mauro, *Etudes économiques sur l'expansion portugaise*, París, 1970, pp. 118-119.



Nave avituallada hacia 1520, según un grabado alemán. Reproducción en Mollat-Hebert, p. 103. Archiv für Kunst und Gesichte.

las de Girolamo Verrazano, suministran detalles sobre los navíos de los descubridores franceses. En ellas se representan embarcaciones muy cortas, más bien redondeadas, con dos castillos, el de popa que arranca en el palo mayor, la roda en saliente y visible el emplazamiento de la artillería y de los puentes.

A partir de finales del siglo XV, los marinos bretones adoptan la *carvelle*, que no tiene una relación clara con la carabela. Su nombre procede más bien del tipo de tablazón: de origen mediterráneo, la construcción a tope (*à carvel*), es decir, con los cantos situados uno junto a otro, mejora la línea y la agilidad del navío, y supera a la tablazón a tingladillo, con disposición a modo de teja, tradicional en el norte de Europa. Estas *carvelles*, con el casco más rápido, tienen varios palos, por lo general tres, como las naos francesas del XVI, y se diferencian de la nao medieval, que sólo tiene un palo.

El vocabulario tradicional no tiene, pues, en cuenta la evolución técnica. El desarrollo de la arboladura, el fraccionamiento del velamen y la unión de velas latinas y cuadras permiten un mejor aprovechamiento de los vientos. El *bauprés*, con una inclinación de 45°, al que se le adaptarán *civadières*, permite ganar barlovento, aunque no debemos exagerar la capacidad de estas embarcaciones para luchar en condiciones adversas o con vientos contrarios. El conocimiento empírico, acrecentado por los reiterados contactos, será lo que permita el establecimiento de vínculos firmes y regulares, con el consiguiente ahorro de tiempo, en la explotación de las nuevas tierras, y no la capacidad para ganar barlovento.

La nao francesa de los descubridores, redondeada y corta, puede llegar a los 30 metros de eslora por 10 de manga. La popa cuadrada y plana y la proa de gran arrufo le proporcionan una buena estabilidad en la mar. La tripulación, la artillería y las provisiones son considerables si las comparamos con el espacio que se deja para la carga. Esta nave, que suele transportar mercancías de menudeo a la ida y otras de más valor al regreso, está adaptada al comercio transoceánico de productos raros. Su tonelaje no es, pues, elevado, en torno a las 100 toneladas hasta el año 1540, aproximadamente. Este es el tamaño de las embarcaciones de Gonneville, de los Verrazano y de Ango. Con 100 toneladas, artillería y una tripulación de unos 60 hombres, el barco mercante de comienzos de siglo es también una nave de guerra. La confusión de funciones subsistirá durante largo tiempo, pues necesitan

defenderse durante las travesías por sus propios medios. El aumento del tonelaje para el transporte exige, tras la fase de descubrimientos, experiencia, mayor seguridad y prioridad al comercio. Por tanto, el tonelaje medio de los armamentos desde Ruán a Brasil aumenta entre 1541 y 1549, y no son raras las embarcaciones de 200 e incluso 300 toneladas. Este crecimiento es un síntoma del cambio en el comercio, de los avances en la navegación. En efecto, el aumento de tonelaje revela el interés prioritario que se concede al transporte, en especial al pesado, pero también significa la creación de rutas regulares, adaptadas a los elementos naturales de la navegación, y mayor seguridad tanto frente a los elementos como a las potencias extranjeras. En resumen, el paso del descubrimiento a la explotación.

El análisis de los ejemplos de descubrimiento descritos nos permite algunas aclaraciones técnicas. Hemos visto que en aquella época se arman los buques y se recluta a los marinos en Normandía y Bretaña.

Tras el *clos de galées* que rige en Ruán durante la Edad Media, se desarrollan los astilleros de Normandía. El rey crea el primer gran puerto para naves de gran calado, capaz para embarcaciones de 700 a 1.000 toneladas, incluso más, lo que supone trabajar para las escuadras del futuro. El nuevo puerto supera las necesidades de los descubrimientos iniciales del siglo XVI. Puertos como Cancale o Honfleur, más tarde desestimados, evidentemente, para las aguas profundas, ocupan en este momento el primer plano y, al igual que Ruán, paradójico puerto de mar, están acondicionados para embarcaciones de poco tonelaje y, por tanto, de poco calado, aptas para seguir las costas del descubrimiento y remontar los estuarios.

La *Dauphine* tiene unos cinco años cuando sale para Nueva Francia, de ser cierto que, como su nombre indica, se iniciara su construcción con motivo del nacimiento del primogénito del rey. Es un tiempo razonable, ni muy joven, con lo que ya no existe el riesgo de que la madera no encaje bien y pueda deformarse, ni demasiado vieja y, por tanto, carcomida. Sólida y de buena andadura, la *Dauphine* tiene cualidades de las que Verrazano se muestra satisfecho en su relación.

¿Cómo llamarla? ¿Quizá nao, nave en el original italiano de la *Relation*? La nao medieval sólo tiene un gran palo central y las naves de esta época tienen tres o cuatro palos. ¿Carabela? Es el término que utiliza un italiano en uno de los textos. ¿Barca? Así se la califica en la relación de gastos y salarios de Antoine de Conflans, que ya enume-

raba en su tratado de 1519 los tipos de embarcaciones que se construían en Nomandía: «grandes navíos con tablazón a topo, barcas y todo tipo de buques con forro a tope y a tingladillo, grandes barcas de guerra»[3].

La *Dauphine* es una embarcación del rey, apta para la guerra, provista de artillería y que maniobra con velas diversificadas que le permiten navegar en dirección bastante cercana al viento: «casco estilizado, popa cuadrada, arboladura desarrollada y fuertes obenques, bauprés con una inclinación de 45°, trinquete, mayor con cofas y juanetes, y mesana»; tales son las características que establecen los especialistas para estas naves[4].

El navío utilizado en los descubrimientos es bastante pequeño, pues interesa su calado y sus cualidades maniobreras. Los grandes buques entre 700 y 1.000 toneladas de los tiempos de Francisco I o Enrique II son embarcaciones muy aparatosas y con pocas cualidades marineras. Los valores extremos se sitúan, pues, en las 60 y las 120 toneladas. Unas 60 toneladas tiene la *Niña* de Colón, el *Matteh* de Cabot, o las embarcaciones de Cartier en su primer viaje. ¿Un hombre por tonelada? Sabemos que la *Dauphine* tiene una tripulación de 50 hombres, aunque debía de tener más de 50 toneladas. El *Espoir* de Gonneville contaba con 60 hombres y 120 toneladas; el armamento de Gonneville no era para realizar descubrimientos, sino para el comercio. Entonces, ya que los textos no lo dicen, ¿cuál podía ser el tonelaje de la *Dauphine*? Supongamos que 80, tal vez 100 toneladas. Los armamentos desde Normandía hacia aguas profundas raramente bajan de 80 ó 90 toneladas. Los viajes posteriores de los Verrazano confirman este dato.

Las naves bretonas son más pequeñas: «pequeños veleros, de poco calado, que pueden entrar en cualquier estuario, de carga rápida y rápida distribución». Cuando los normandos ya utilizaban, desde mediados del siglo xv, barcos de 200 toneladas y aún mayores, Jacques Cartier no consigue encontrar en Bretaña ni una sola embarcación de 300 toneladas, ni siquiera de 200.

Las naves pequeñas son presas fáciles, pero también tienen agilidad para virar, y los fletes son económicos. Serán las preferidas hasta

[3] Sobre la *Dauphine*, véase Mollat y Habert, *Verrazano...*, p. 73. Para las aclaraciones técnicas, véase Braudel, *op. cit.*, p. 169 y ss., y Mollat, *Gens de mer...*, pp. 137-142.

[4] Estas palabras se deben a Guilleux La Rouerie, citado por M. Mollat.

mediados del siglo XVI. A principios de este mismo siglo, las gentes de Ruán aconsejan a Luis XII que construya dos embarcaciones de 200 toneladas en lugar de hacer una mayor, de 400.

A partir de la segunda mitad del siglo XV, los bretones estarán presentes desde el Mediterráneo hasta Inglaterra como transportistas marítimos, papel que desempeñarán los holandeses con gran eficacia un siglo después. Sus beneficios provienen del transporte del alumbre pontificio y de los productos que atraviesan los estrechos daneses. La situación central del ducado y la neutralidad de los duques de Bretaña son la causa de este desarrollo. Por tanto, a comienzos del siglo XVI ya existe una tradición.

La construcción naval se realiza en Bretaña, en astilleros muy diseminados, situados a orillas de los estuarios, donde se puede llevar con facilidad la madera de los bosques e incluso los pinos traídos del norte. Las velas se fabrican en Bretaña, y en cualquier playa arenosa se puede iniciar con facilidad la construcción de una pequeña embarcación de algunas decenas de toneladas. La maestría de los carpinteros les convertía en especialistas muy apreciados y respetados en la sociedad. Solían, además, combinar esta actividad con otras, como la de armador. Se podía construir un barco de unas 50 toneladas en seis meses, y generalmente se terminaba al inicio de la estación cálida. El velero podía tener una duración de unos 15 años, incluso más. Una vez amortizada la construcción, el uso de la nave para el transporte ofrecía la posibilidad de sacar beneficios. La gran aventura en mares lejanos, y con mayor motivo el descubrimiento, era, evidentemente, menos seguro y ventajoso. Se necesitaba un buen incentivo, una rentabilidad fuera de lo común, siempre que no se malograra, para animar a este tipo de inversiones secundarias, prácticamente a fondo perdido. La propiedad del navío se reparte entre el «patrón del navío» y los «burgueses», que tienen una parte en el armamento y pueden ir en el viaje, como sucede en el *Espoir* de Gonneville en 1503. Los contratos se aprueban ante notario. Cuanto más se estudien estas fuentes documentales, mayor será nuestro conocimiento sobre los viajes a América.

En Bretaña, el maestro o patrón del navío suele ser el dueño del barco [5]. Lo usual es el anticipo sobre el flete y los préstamos a la gruesa,

[5] Estas precisiones y las precedentes son de Mollat, *Gens de mer...*, pp. 137-143.

con un tipo de interés que puede llegar al 30 %, reembolsable al regreso en el caso de los viajes largos. El patrón se compromete en el contrato a estar listo para aparejar, en cuanto se presente la primera oportunidad y el tiempo lo permita, en un puerto ya determinado, con un destino establecido, con escalas y plazos previamente señalados. El patrón puede ser también socio; generalmente participa en la empresa y recibe una gratificación establecida en el contrato. Es él el que elige a la tripulación, de acuerdo con el número previsto. La proporción suele ser de un hombre por tonelada, pero puede variar entre esta cifra y la mitad, y no es en absoluto una regla fija. Los grumetes y los pajes embarcan cuando son jóvenes, a menudo con parientes, para formarse, llegar a marineros y servir hasta los 50 años. Los grupos que pertenecen a la misma familia o parroquia suelen viajar juntos y, al regreso, trabajan en el campo después de haber recorrido el mundo. Los sueldos, establecidos por el patrón sobre el flete, son poco elevados en proporción a la capacidad técnica, y están sujetos a la duración, la ruta o la distancia.

Estas gentes de mar, cuya vida cotidiana es dura y difícil, comparten sus competencias: celebran consejo para decidir la ruta en casos difíciles, y escuchan todas las opiniones, como afirma Cartier. En ocasiones se producen graves enfrentamientos, que precisan de una autoridad superior, a ser posible de reconocida competencia, que pueda zanjar el asunto. «Único dueño y señor a bordo» es la fórmula que se va imponiendo con el paso del tiempo. Por lo demás, a comienzos del siglo XVI y durante bastante tiempo aún, los conocimientos prácticos predominarán sobre los teóricos en la dirección de las naves. En la época de los descubrimientos, las costumbres son más democráticas que las que más adelante se impondrán en las embarcaciones más complejas con la división del trabajo y los avances de la navegación científica.

Veamos, para terminar, un documento contemporáneo de las empresas de Villegaignon en Brasil con el fin de analizar lo que se deduce de los medios para el viaje y de la vida de los marinos [6]. La lista ofrece

> el extracto de lo que se necesita para el avituallamiento de una nave de 100 toneladas, provista de una tripulación de 50 hombres, con

[6] Hemos ofrecido el análisis y la referencia de este documento (B.N.F. 15.881, folio 343) en *Historia naval brasileira*, p. 443, n.º 99. Agradecemos la transcripción al buen hacer de M. Mollat.

toda la munición y suministros por un período de ocho meses, para realizar la ruta del Brasil.

El arqueo responde a la media de los armamentos para Brasil, y la tripulación es numerosa, con lo que se confirma lo ya visto en la época anterior. El peso de la nave y los víveres necesarios dejan poco espacio para el transporte. Una nave de 300 toneladas llevaría una tripulación apenas mayor. En caso de necesidad, hay que estar preparados para combatir. La nave está provista de artillería y el rey aporta un tanto para «el capitán y los soldados, sus indumentarias y necesidades». Dejando el margen necesario, la duración prevista para los víveres, ocho meses entre ida y vuelta, está en un término medio. Para los franceses de entonces, al igual que para los portugueses, Brasil es un mundo ya cercano, con la posibilidad de hacer un viaje en menos de un año, incluso dos veces al año. Pueden llevarse a cabo relaciones económicas rentables en esta dirección, y también hacia las Antillas [7], en función de la distancia-tiempo.

La tripulación incluye, además del patrón del barco, dos pilotos, dos carpinteros, un tonelero y 44 hombres. Las remuneraciones varían de 1 a 11: 500 libras para el capitán y sólo 45 para cada marinero. Entre ambas está toda una gama de especialistas: 350 libras para cada piloto, 60 libras por carpintero y 50 para el tonelero.

Ocho meses de víveres y vino es lo que generalmente se tiene previsto para un viaje a las Indias, lo que supone en torno a los 850 kilogramos por hombre [8]. La base de la alimentación son las galletas: 150 quintales en total; es decir, libra y media por día y hombre, sin racionamiento si el viaje dura menos de lo previsto, seis meses, como suele ser lo habitual. A esto se añade la carne: 50 costillares de tocino, 2 vacas y pescado, «dos mil bacalaos secos», quizá procedentes de Terranova. La alimentación es monótona, limitada a los productos básicos consumidos en la Europa de entonces, donde no se incluyen ni frutas ni verduras, lo cual provocará a la larga la aparición del escorbuto. Esta alimentación apenas variará en los dos siglos venideros. Dos barriles de legumbres de cada clase, guisantes y habas, completarán la dieta de ga-

[7] Sobre la noción distancia-tiempo, seguiremos a P. Chaunu, *Conquête el exploitation del nouveaux mondes*, París, 1969, p. 277.

[8] Los cálculos del cdt. Denoix se recogen en Chaunu, *op. cit.*, pp. 279-280.

lletas y los prótidos. Las materias grasas están representadas en los dos quintales de aceite de oliva y cuatro *cents* de manteca.

En cuanto a la bebida, se cuenta con «10 toneles ceñidos por cuatro aros de hierro» de agua; 30 toneles de vino, a razón de una pipa por hombre, y 10 para las pérdidas. Una pipa, de 252 vasijas, equivalía a medio tonel de 504 vasijas. Medio tonel para cada hombre, menos las fugas y lo que se pueda derrochar, supone una buena ración. Para ocho meses, una vasija de vino, es decir, dos pintas (cada pinta contiene cerca de un litro) por hombre y día. A esto se añaden dos barricas de vinagre, una de agraz y otra de aguardiente. La dieta es, pues, relativamente generosa en carne y vino, como era habitual en la alimentación europea de entonces, y aporta a aquellos que utilizan la fuerza para trabajar, es decir, a los marineros, un poder calorífico elevado, superior a las 3.000 calorías/día. Sin embargo, los desequilibrios cualitativos son evidentes y mal compensados.

A estos víveres, la lista añade un material completo:

> cofre de barbero [...] fuentes, escudillas, linternas, vasijas y otros pequeños utensilios personales necesarios [...] madera para la tablazón, dos pañoles, uno alto y otro bajo para guardar el pan,

clavos, cueros para las bombas y material de cocina: dos grandes calderas, dos pucheros de hierro colado, dos sartenes, cuerdas y arpones.

En total, el capitán recibe una suma de 8.565 libras: 2.000 libras «para el flete del navío aparejado, listo para hacerse a la mar, provisto de artillería y otras municiones», 2.400 libras para pagar al patrón y a la tripulación, y el resto para los víveres y el material descrito, y seis piezas más de artillería, de hierro. Las cantidades son las que veíamos en los armamentos de Verrazano y de Cartier. Todavía son habituales entre 1550 y 1560, cuando parte Villegaignon.

Arte náutico y cartografía [9]

Los marinos de principios del siglo XVI, hombres ante todo prácticos, poseen un bagaje científico bastante escaso. Todos los autores

[9] A las obras citadas para el apartado precedente, añadir especialmente la contribución de M. Mollat en Braudel, *op. cit.*, p. 156 y ss., y F. de Dainville, *Le géographie del humanistes*, París, 1940.

coinciden en este punto [10]. La asociación de los conocimientos teóricos con los prácticos, aquéllos sujetos a los avances de éstos, va a acrecentarse entre los navegantes de los grandes descubrimientos. De este modo se harán posibles los avances decisivos de las etapas siguientes. Estos avances se reflejarán especialmente en la cartografía, en la imagen mental y la percepción del mundo.

La experiencia, la práctica prolongada, forman al navegante. La capacidad y el dominio que resultan de la experiencia son las cualidades requeridas para un piloto, cuya labor es, por entonces, esencial. Más adelante, a partir del siglo XVII, la misma palabra servirá para designar a un marino profesional que tendrá mucha menos importancia y conocimientos, al menos teóricos, que los miembros del mando del barco, a los que no pertenece.

El hecho de que hacia 1530 un marino fuese también un humanista, como Jean Parmentier, que viajó al océano Pacífico, o como Verrazano, es un signo revelador de la época. Al principio, cuando se inician los grandes descubrimientos, el hecho no tenía la menor relevancia y era muy poco frecuente.

En el siglo XV, las parroquias costeras solían tener escuelas. Pero, sin duda, la instrucción de la mayoría de las gentes de mar no iba más allá de los rudimentos: la lectura y algunas nociones de matemáticas. El resto se aprendía con la práctica, a bordo del barco, y era suficiente para utilizar la instrumentación de la que disponían. Las universidades se interesaron, sin duda, por las cosas de la mar desde la Edad Media, pero su repercusión es nula en la formación de los marinos, al menos hasta mediados del siglo XVII.

En el siglo XVI, los marinos franceses, hombres de tierra adentro y campesinos están acostumbrados desde la infancia a calcular a ojo las distancias, los volúmenes, los cambios atmosféricos, los signos de la naturaleza. En la mar son más eficaces el cálculo por apreciación, los cambios del viento y del tiempo que la astronomía, dado que los instrumentos de medición son toscos y los ópticos rudimentarios. Navegar en bolina, manejar las velas, reconocer la proximidad a tierra, son-

[10] G. Beaujouan para la historia de las ciencias, S. E. Morison para Cristóbal Colón, J. Bernard en su estudio sobre las rutas del Atlántico en tiempos de Jacques Cartier, en Braudel, *op. cit.*, pp. 165 y ss., y, por último, M. Mollat, que los resume en *Gens de mer...*, pp. 179-183.

dar los fondos, identificar las marcas, guiarse por las estrellas, saber variar la marcha con la vela, lo cual se logra entonces gracias a la diversificación del aparejo, todo esto, no necesita apenas de la teoría. El dominio del empirismo es lo que conduce finalmente a alguien como Colón [11] o Cartier a América, probablemente más que todas las teorías de la ciencia libresca. A comienzos del siglo XVI, a este empirismo se viene a sumar, en un nivel superior, las bases del estudio marítimo, que incluye el uso de la aguja imantada, del compás, las tablas astronómicas y los portulanos.

El aprendizaje del oficio ha sido previo a la adquisición de conocimientos teóricos. Un patrón de navío familiarizado con ciertas aguas, quizá no necesite el compás, la sonda, la corredera, el mapa, la carta o el cálculo teórico de las mareas. Pero el descubridor se encamina hacia unas aguas y tierras desconocidas. Necesita, por lo general, una instrumentación básica, además de su oficio de piloto. El compás de ruta, la ampolleta, la corredera, la sonda, a veces el astrolabio o, más frecuentemente, la ballestilla, las cartas de rumbo o portulanos, guías de ruta y colecciones de instrucciones constituyen el equipo material e intelectual que permitirán enfrentarse a los mares lejanos [12]. Las guías de ruta son planos descriptivos o colecciones prácticas, antecedente de nuestras modernas instrucciones náuticas. Son el resultado, la consecuencia de los viajes de descubrimiento. Permiten mejorar los propios conocimientos gracias a su comparación con la propia experiencia. Para los marinos del poniente francés, el *Gran Routier* de 1487 es un compendio, que se reedita en 1520 y se traduce al inglés en 1528. Garcie Ferrande, su autor, nació en Vendée, de padre español y madre francesa, posiblemente hija de un inglés. Una vez más, las costas francesas de poniente aparecen como encrucijada de influencias. Este manual permite realizar, a la vista de las costas, una rápida identificación, y ofrece indicaciones de distancia, profundidad y mareas en Europa.

En cuanto a América, los descubrimientos se recogerán muy pronto en libros de navegación. El del comerciante de Ruán Jean Cordier, de 1544, ofrece información sobre Terranova, como ya dijimos, y so-

[11] De la abundante bibliografía sobre Colón, destaquemos los nombres S. E. Morison, M. Mahn-Lot, J. Heers y M. Ballard.

[12] Véase Braudel, *op. cit.*, Mollat, p. 156 y Bernard, p. 180.

bre Brasil. Estos documentos traen tablas de declinación y altura solar, que revelan la práctica de la navegación astronómica, un sistema elemental que permite al menos mantenerse en una latitud determinada. Giovanni Verrazano sabe manejar el astrolabio y el cuadrante náutico, y lleva cuenta exacta de las distancias. En la longitud, a falta de instrumentos de observación y de tablas correctas, los cálculos a partir de la ocultación de los astros sólo podían ofrecer resultados, por lo general, inferiores al cálculo estimativo. Necesitarían un *garde-temps* exacto para comparar la hora del meridiano observado con la del meridiano original. El cronómetro no será fiable hasta finales del siglo XVIII. Así es que Verrazano, «sin recurrir a los eclipses de luna ni a otros fenómenos que derivan del movimiento del sol», determinaba la longitud «tomando en todo momento la altura y calculando la diferencia de longitud de un horizonte a otro, a medida que avanzaba la nave». Sus resultados le llevan a la conclusión de que el globo terrestre «es mucho mayor de lo que pensaban los antiguos». Por tanto, los navegantes se instalan, por lo general, en una latitud que procuran mantener hasta encontrar la costa que quieren alcanzar. De ahí la presencia en las cartas marinas de islas con emplazamientos erráticos en cuanto a longitud y nombres diferentes, que en realidad son una misma isla, lo cual en algunos casos no podrá verificarse antes del siglo XIX.

La ciencia náutica adquiere toda su importancia no tanto por el descubrimiento primero, sino por la creación posterior y el perfeccionamiento de las rutas marinas que ahorran un tiempo inapreciable, y, por tanto, rentable respecto al recorrido. Gonneville ha necesitado seis meses para llegar al Brasil del Trópico. Existe otro, el de Ecuador, y entre ambos un mundo, tres meses de ruta de difícil navegación, a lo largo de la costa noroeste. Medio siglo después, los portugueses apenas necesitarán dos meses y medio o tres desde Lisboa. Existen dos razones para este progreso: una ciencia náutica que se ha perfeccionado en el intervalo, también entre los franceses, y la ventaja que ofrece la geografía a los ibéricos en las rutas del Atlántico.

En primer lugar, hay que tener pilotos experimentados. Los franceses, y no son los únicos, tratan de atraerse el favor de los portugueses. Gonneville intenta conseguir pilotos en Lisboa; Ango habla con un piloto de Magallanes; Francisco I toma a su servicio a italianos y también a portugueses. El arte y la técnica de estos extranjeros creará escuela en Francia, como veremos más adelante con la cartografía.

Pero aunque los conocimientos náuticos sean iguales o lleguen a serlo, la primacía sobre las rutas del Atlántico a mediados del siglo XVI permanece en poder de los españoles y los portugueses. Por más que los franceses puedan mejorar los itinerarios de éstos mediante una mejor localización en la mar, lo cierto es que no es casual el hecho de que los franceses lleguen a los descubrimientos después que los portugueses, que comiencen como saqueadores en las rutas del Atlántico sur y que sus intervenciones se produzcan con frecuencia en torno a las islas por las que pasa la ruta de regreso. En efecto, los vientos alisios y las corrientes que lo producen están al sur del paralelo 40°. Al norte de esta frontera, la mar, más agitada, es difícil de vencer. Al inicio del período, y mientras se produce la difusión de los avances técnicos en la Europa del norte, en Holanda y en Inglaterra, la Península Ibérica goza de una ventaja geográfica que explica tanto sus éxitos iniciales, como la indecisión de la política marítima de Francia.

En la Francia de la primera mitad del siglo XVI, pues, los adelantos en el arte náutico y en el conocimiento del mundo están ampliamente determinados por las influencias extranjeras. El desarrollo de la cartografía es esencial.

En los albores de los grandes descubrimientos, a finales del siglo XV, los grandes cartógrafos son alemanes del sur (Martellus y Martin Behaim), venecianos e italianos, y portugueses. Las colecciones se elaboran en Italia, España y Portugal. La redacción, la puesta al día y la realización de cartas y globos terráqueos supone la conjunción de técnicas, talleres de realización y de pintura, recolección, cotejo, estudio sistemático y síntesis de datos. La Casa da India de Lisboa o la Casa de Contratación de Sevilla desempeñan un papel esencial. Pero, aunque la información se reserva para mantenerla al abrigo de la competencia, ésta pasa de mano en mano. En cuanto se cartografía un descubrimiento, se propaga inmediatamente. La información es, como en toda época, una actividad primordial para poder actuar. En esta época, la información está vinculada al auge de los puertos, de las mercancías y de las redes personales de los grandes comerciantes internacionales, al igual que a la creciente importancia de los embajadores en el siglo XVI.

Lisboa, la factoría de Amberes, Sevilla, Ruán, Venecia y las ciudades hanseáticas están en contacto con todos los centros europeos. Los ambientes de las gentes de mar son internacionales, como se puede apreciar en las aventuras de Hans Staden. Los monarcas del siglo XVI,

Juan II de Portugal, Carlos V, Francisco I y Enrique VIII de Inglaterra, intentan conseguir los servicios de los grandes geógrafos de su tiempo. En esta generación, predominan sobre todo los portugueses, como Pedro Reinel y Lopo Homem, y los italianos como Amerigo Vespucci y Sebastián Caboto, que sirve primero en Inglaterra y después en España.

En Francia, Francisco I recurre primeramente para sus colecciones a grandes cartógrafos extranjeros: Oronce Fine, de origen italiano, y a los portugueses antes mencionados, especialmente a los Homem, padre e hijo, que influirán en el desarrollo de la cartografía francesa. Igualmente, Alphonse de Saintogne pasará de la región de La Rochela a Normandía, conoce a Jacques Cartier e influye en el nacimiento y desarrollo de una importante escuela cartográfica normanda. El desarrollo de la cartografía francesa [13] se inicia gracias a los descubrimientos franceses en América durante el siglo XVI. Los propios descubridores dibujan y cartografían las costas, realizan mapas, como Girolamo Verrazano, o al menos proporcionan los elementos necesarios para su confección. Cartier y Giovanni Verrazano son capaces de hacerlo. Junto a Gonneville se había embarcado, empujado por su afán de aprender, un clérigo y hombre sabio, Le Fèbvre, asesinado por los indígenas tupininquis, que realizó apuntes, bosquejos y «retratos» de las regiones exploradas. Aunque un explorador no tiene por qué ser cartógrafo, éste es un intérprete de aquél, lo que convierte a las cartas del momento en fuentes de los descubrimientos que deben ser interpretadas.

Hasta la aparición de los sistemas de proyección, como el de Mercator, la técnica de representación cartográfica dependerá durante largo tiempo de la tradición mediterránea en la confección de portulanos. Según las direcciones proporcionadas por la rosa de los vientos, así se trazan los rumbos que llegan a los puntos de la costa, unidos entre sí en la configuración en que se presentan a la vista del navegante, como en el *Atlas catalán* de 1375. Esta técnica, unida al perfeccionamiento de los métodos de Ptolomeo, permite en los albores del Renacimiento situar «sus logros al servicio de los descubrimientos» [14]. Las cartas planas, gra-

[13] La escuela cartográfica normanda de Dieppe es bien conocida a través de los trabajos del abate Anthiaume, en el siglo pasado. Las actividades de esta escuela continúan en tiempos de Colbert, en el siglo XVIII. Cfr. Dainville, *op. cit.* y Mollat, *Gens de mer...*, p. 187.

[14] Braudel, *op. cit.*, p. 156 y p. 160 para la cita siguiente.



América del Sur en el *Atlas* de Desceliers, 5 y 6. B. N., París. Reproducción en *Historia Naval Brasileira,* vol. I, tomo II, p. 421.

duadas en latitud, son el resultado de esta alianza entre la experiencia y el cálculo, que ha sido posible gracias a los descubrimientos. Esquemas y leyendas de estas cartas resumen multitud de datos originales y de enorme valor, a veces fantásticos, sobre las nuevas regiones.

En resumen, podemos afirmar que hacia 1540,

> los viajes de Cartier significaron, en cierto modo, el impulso de salida para el nacimiento y desarrollo de la escuela cartográfica francesa, bajo una evidente influencia de los portugueses.

Este desarrollo de la escuela normanda de Dieppe queda reflejado en las cartas de Desceliers, Desliens, Roze y Jolivet, el *Atlas* de Le Testu, y, más tarde, los trabajos de Jacques de Vaulx de Claye, que continuarán pasado el siglo XVI. La *Carta* más antigua de Dieppe, la de Nicolas Desliens, data de 1541, y ofrece los resultados de los dos primeros viajes de Cartier. El *Mapamundi* del religioso Desceliers data de 1546. En 1543 existía ya un *Planisferio* que mostraba la geografía de Terranova, y en un *Atlas Náutico* portugués, elaborado entre 1542 y 1546, aparecen modificaciones y una lista de términos en francés. Los cartógrafos suelen pasar de Portugal a Normandía y de Normandía a Inglaterra. Jean Roze, de Dieppe, que sirvió sucesivamente a Francisco I y a Enrique VIII, ofrece al soberano inglés en 1542 un *Book of Idrography*. Los esfuerzos para cartografiar América se acentúan a lo largo del siglo XVI, desde Mercator a Hakluyt, con los franceses Jacques de Vaulx y su *Carta* de 1584, y a continuación Levasseur, en 1601.

Sea cual sea la política para preservar los descubrimientos, sus pretensiones o su inexistencia, y los exclusivismos en la rivalidad nacional, la difusión de los conocimientos es internacional desde mediados del siglo XVI. Humanistas, comerciantes y cortesanos componen ambientes ampliamente internacionales, de igual modo que Europa se unifica abriéndose por medio de los descubrimientos a las dimensiones de un mundo sin orillas.

Regiones y círculos afectados por los descubrimientos

Los descubridores franceses no están desligados del movimiento europeo general en el que las penínsulas Itálica e Ibérica han sido pio-

neras. Lo que es válido para los hombres también lo es para el espacio, para la geografía, para unas actividades que dependen mucho de los cambios en la situación política a lo largo de esta etapa.

La geografía de los descubrimientos marítimos franceses exige un análisis de los litorales implicados en la salida y la llegada, un análisis de los contactos entre ellos, con sus prolongaciones y ramificaciones.

En cuanto a los puertos y litorales de salida, destacan cuatro polos, de forma simultánea o sucesiva, a lo largo del siglo XVI. Ninguno está desligado de las prolongaciones naturales de la Europa atlántica hacia el Mediterráneo y hacia los países del norte y el Báltico.

Señalemos un dato previo a cualquier análisis, que afecta a todo el período moderno: desde finales del siglo XV hasta finales del XVIII, sea cual sea su evolución técnica y el aumento de velocidad, para los veleros, los puertos franceses de poniente no están más alejados, en cuanto a distancia-tiempo, de la América atlántica que de Riga, en el Báltico, o de los puertos italianos del Tirreno; y no digamos del Adriático y de Les Echelles del levante. Este dato es válido, por supuesto, para la América más cercana, la Central, en torno a las Antillas e incluso desde Bahía hasta el Potomac. También es válido para Canadá y para la etapa en que, una vez llevado a cabo el descubrimiento, se establecen vínculos regulares. Estos viajes duran entre 40 días y 3 meses por término medio, según la época y los puntos considerados. Pero todavía a finales del XVIII, un convoy desde Brest podía tardar cerca de dos meses en llegar al final del Báltico, y más de tres en realizar un contacto útil, si llega a su destino, en el Mediterráneo [15]. De lo cual se deduce una clara consecuencia: los contactos con América se integran progresivamente, como una consecuencia natural que surge de la colonización, en el circuito de intercambios tradicionales de la Europa central con la Europa del norte y la del sur. Es preciso que las rutas estén establecidas, que los productos de lugares lejanos hagan rentable el viaje. Con el comercio triangular se establece una lógica geoeconómica, de la que sólo mencionaremos, a modo de prueba, la tasa de los seguros marítimos: en 1565, desde Ruán, los riesgos del viaje a Brasil

[15] Para la duración de los trayectos en el siglo XVIII, las cifras quedan establecidas en nuestra tesis *Souvenirs de P. B. J. de la Monneraye pour la période 1759-1792*, publicado en «Missions de la marine militaire au temps de Louis XVI», artículo aparecido en la *Revue d'histoire Economique et Sociale*, 1976, 54 vol., n.º 4, p. 544.

(tasa de seguro del 18 %) no son mayores que en un viaje a Civitavecchia (tasa del 17 %) [16].

El eje principal del litoral francés en los viajes marítimos se centrará a partir de finales del siglo XV en el canal de la Mancha. La Bretaña del norte, desde Saint-Pol de Léon a Cancale, con sus pescadores y sus transportistas marítimos, ofrece un terreno favorable para las primeras iniciativas.

Normandía es un eje decisivo en la primera mitad del siglo XVI, como ya hemos visto, sobre todo en torno a la importante región de la bahía del Sena, con una costa recortada, puertos de estuario y la encrucijada comercial de Ruán. Las costas del sur de Bretaña, el estuario del Loira, y más allá, al sur, el Aunis y la Saintonge, en torno a La Rochela, Les Sables-d'Olonne y las islas de Ré y de Oléron, adquieren una importancia decisiva en la segunda mitad del siglo XVI. En estas regiones, donde son por entonces numerosos los protestantes, los marinos son el enlace con los países como Holanda e Inglaterra, adheridos ya a la Reforma y en lucha contra el Rey Católico. Las gentes de Olonnr y La Rochela se unen y a veces inician a los ingleses, como los bretones y los normandos hicieron en el período anterior.

Por último, desde el estuario del Gironda hasta San Juan de Luz y Bayona, el golfo de Gascuña y los puertos vascos constituyen la última zona relacionada a la vez con los mares lejanos y la vecina España cantábrica, con la que se producen numerosos intercambios técnicos y humanos.

Estas zonas costeras francesas que hemos visto no están unificadas, en ocasiones rivalizan, y son secundarias al principio del período respecto a la Península Ibérica, que goza del privilegio geográfico inicial de estar situada en el arranque de los alisios. Sin embargo, aunque la iniciativa pertenece a españoles y a portugueses, los franceses, en una situación intermedia, ocupan un lugar que asegura la herencia, el relevo y la difusión hacia los países de la Europa del noroeste, cuyo papel marítimo será cada vez más importante a partir del final del siglo XVI.

Estas zonas centrales del Atlántico francés mantienen relaciones interregionales e internacionales con el Mediterráneo, con el norte de Europa y con los países y redes comerciales del interior del continente.

[16] Cifras citadas en J. Delumeau, *La civilisation de la Renaisance,* París, 1967, p. 235.

Respecto al Mediterráneo, ya hemos visto cómo los marinos franceses duplicaban el tiempo de campaña para llegar hasta Italia, y más allá, a entregar el bacalao de Terranova o el palo brasil. Esta ruta se utilizará durante todo este período, el siglo XVII e incluso en el XVIII. Los beneficios y los riesgos aumentan. Los beneficios, porque en el siglo XVI la industria de paños de Ruán precisa tanto la madera roja de Brasil como el alumbre de Tolfa, que viene, en flete de regreso, desde Civitavecchia, donde todos o parte de los productos brasileños habrán sido descargados. También los riesgos, pues son muchos los que, siguiendo el ejemplo de los bretones o de los corsarios de Ango, acechan en las rutas de regreso de América. Por medio del pillaje y sin los riesgos de un viaje, los parásitos del monopolio ibérico pueden sacar beneficios de los cargamentos o de los secretos marítimos que otros traen de las nuevas Indias. Para ellos todo son beneficios, para sus víctimas, un riesgo añadido. Además, en el Mediterráneo e incluso en las aguas atlánticas, los reinos berberiscos se preparan para el corso contra los cristianos, actividad que, a pesar de Lepanto o por causa suya, es abundante y provechosa desde mediados del siglo XVI hasta mediados del XVII [17]. Se dieron casos hasta 1650 de argelinos que llegaron hasta el banco de Terranova para hacer capturas, pues les interesaba el cargamento, pero también los hombres, los cautivos. Más de una tercera parte de estos *raïa* del norte de África, término despectivo con el que los turcos designaban a sus súbditos no musulmanes, eran renegados, marineros de Francia, Italia, España, Holanda o Inglaterra capturados de jóvenes en las embarcaciones de pesca o comerciales donde servían, a menudo en familia, o bien tránsfugas atraídos por la aventura, que se convirtieron muchas veces por la fuerza al Islam, y se dedicaban a realizar capturas en la mar, en aguas que conocían, con la esperanza a veces de encontrar una ocasión para regresar a la Cristiandad si volvían a ser capturados. Los puntos de paso obligado, los archipiélagos del Atlántico y el estrecho de Gibraltar, eran algunos de los sectores peligrosos donde los corsarios de Salé y de otros puertos del norte de África obstaculizaban la libre circulación intereuropea y los viajes de regreso de América. Se supone que entre 1550 y 1650, el número de cauti-

[17] Sobre la actividad de los renegados en el corso berberisco, hemos seguido los resultados establecidos por B. y L. Bennassar, *Les chrétiens d'Allah*, París, 1989.

vos y renegados de origen europeo alcanzaba, al menos, el 30 % de la población de Argel. La proporción es aún mayor entre los promotores, participantes y marinos que se dedicaban al corso. Había entre ellos una notable proporción de franceses de levante y poniente. Añadamos que el comercio de levante es para Francia un centro de actividad importante en el período moderno. Los sucesivos soberanos, hasta Luis XVI, le otorgarán gran importancia y mantendrán, en general, relaciones con el diván turco y las regencias que, en principio, dependen de él. El resultado es que, en algunos momentos, aumentan los riesgos para el comercio cristiano y sus costes. Pero, a través de esta frontera marítima del Mediterráneo, y gracias a aquellos que la atraviesan en ambas direcciones, los descubrimientos en América y las rutas de las nuevas Indias se prolongarán hasta Oriente y el extremo del mar interior que, todo él y hasta Turquía, participa en la aventura americana tanto a través del comercio directo de las naciones cristianas, en el que holandeses e ingleses protestantes no se quedarán atrás en el siglo XVII, como indirectamente, a través de apresamientos e incursiones de musulmanes que, muchas veces, son de origen europeo. En esta especial modalidad de descubrimiento de América y de su prolongación, la Francia marítima interviene en un porcentaje nada desdeñable, quizás un 20 % de la actividad europea considerada a lo largo de los siglos.

Tras el Mediterráneo están los países del norte. En el siglo XVI se llega a través de los puertos del canal de la Mancha a puntos internacionales como Amberes, que irradian luego hasta Irlanda, el Báltico e Islandia, donde acuden los pescadores, como a Terranova, o incluso a las aguas de Groenlandia. Las relaciones más estrechas y provechosas son con Inglaterra, que entra en contacto a través de Normandía con Brasil. Este contacto ya no es indirecto, por mediación de piratas o corsarios. Normandos e ingleses cooperarán en los viajes, como los de La Rochela y Burdeos harán más adelante. En 1541, comerciantes de Plymouthm, Southampton, Londres y Rye, a través de compatriotas establecidos en Honfleur y Dieppe, arman para un viaje a Brasil y, según un acuerdo firmado en Ruán y en Dieppe, William Wymond, de Rye, se hace a la mar con Nicolás du Val, de Dieppe, como piloto [18].

[18] Public Record Office, High Court of Admiralty 13, vol. 4, citado en Mollat, *As primeiras relaçoes...*, p. 351.

En resumen, la Francia marítima está en contacto con el interior y las redes comerciales internacionales del interior europeo. La nueva redistribución del mapa económico de Europa, en el que Amberes y después Amsterdam desempeñarán un papel preponderante en detrimento de Venecia, se esboza a partir de 1500 y se culmina en 1650. Francia no es ajena a este movimiento; la geografía se impone. Todos los grandes centros comerciales europeos de Alemania, desde Hamburgo y las ciudades de La Hansa hasta Renania, de Europa central y Lombardía, están ligados a la aventura marítima. En Francia, la banca lionesa, el mundo financiero de París y de las grandes ciudades del interior, la industria de paños de Normandía o del Languedoc, los comerciantes del Delfinado y de Provenza muestran interés por los beneficios del descubrimiento y comercio brasileño. Los círculos marselleses arman para Brasil, ya lo hemos visto, por iniciativa del barón de Saint-Blancard. Debemos añadir dos matizaciones a este movimiento de conjunto. Una se refiere a las estructuras, otra a la situación política.

Hasta el final del siglo XVIII, y a pesar de los períodos de gran expansión y prosperidad comercial, Francia sigue siendo fundamentalmente rural, campesina. El Estado basa en ello su poder, y la mayor parte de sus recursos proceden de la tierra, de un espacio unificado, en cualquier caso políticamente unificado o en vías de serlo, que es, además, el conjunto más extenso de toda la cristiandad y con la población más numerosa de Europa hasta la Revolución. Sin embargo, esta Francia profunda, del interior, da la espalda con demasiada frecuencia al mar, en contraste con la Francia marítima y costera, abierta a los mares lejanos, pero, por lo general, marginal, incluso marginada. Los cambios vendrán por ahí, pero son cuantitativamente imperceptibles y raramente decisivos. Los soberanos lo saben y Francisco I sobre todo, pero no disponen del momento y la continuidad de medios necesarios para invertir en la mar, pues las exigencias políticas y militares, y las rutas de invasión, se sitúan para Francia fundamentalmente en el continente. De esto se desprende que, salvo algunas etapas en la primera mitad del siglo XVI, durante la primera mitad del reinado de Luis XIV, al final del reinado de Luis XV y durante el de Luis XVI, etapas en las que el Estado invierte directamente y mucho en la marina, los súbditos del rey de Francia quedan abandonados a su propia iniciativa en asuntos marítimos. Por lo pronto, los resultados, a falta de continuidad, son pocas veces decisivos, a pesar de los prometedores avances en tierras

lejanas. La mar suele quedar relegada dentro de una estrategia que carece de la constancia y los medios necesarios para llevar a cabo una política naval. En cuanto a los proveedores de fondos, prefieren, en lugar de las exploraciones arriesgadas y a fondo perdido, la rentabilidad de los viajes rotativos en rutas ya establecidas y con productos ventajosos. Cuando el Estado no puede invertir en una marina de guerra, la guerra del corso, con la iniciativa privada, puede ofrecer un interesante sustituto. Pero ni la rentabilidad ni la eficacia están siempre aseguradas; varían según las épocas, las circunstancias, y nunca las acciones del corso, como tampoco las de bloqueo, podrán ser decisivas por sí solas.

Por todas estas razones, la Francia marítima se mantiene, en el fondo, en una situación bastante secundaria durante este período, aunque es preciso considerar las variaciones en la situación política.

En cuanto al siglo XVI, las variaciones son bastante claras. Hasta 1515, durante el reinado de Luis XII, las primeras iniciativas francesas son lo bastante modestas como para no tener consecuencias. Entre Portugal y Francia reina oficialmente la paz. Los comerciantes franceses distribuyen las especias portuguesas, y si prueban fortuna en Brasil, con el consiguiente enfrentamiento que surge del corso y la piratería, las soluciones judiciales y financieras de los asuntos dependerán en gran medida de las ramificaciones que los interesados en el armamento de barcos posean dentro de sus ambientes, por tanto, del alcance de los beneficios [19].

Con Francisco I y Juan III, el problema adquiere unos perfiles más duros, aunque el rey de Francia pretende mantener la amistad con el de Portugal en su lucha contra Carlos V. A la política activa de comienzos del reinado le sucede un período de tregua. El vizconde de Dieppe, Ango, intenta oponerse consiguiendo para sus corsarios patentes de corso. Pero el almirante de Francia, Cabot, es acusado de estar sobornado por los enviados portugueses. Ango muere arruinado, pues sus empresas directas a América o Insulindia, como la expedición de los hermanos Parmentier, no le proporcionarán grandes dividendos. Según Juan III, en 1530 los franceses habían apresado a sus súbditos más de 300 embarcaciones y 500.000 cruzados. Se explica la violenta

[19] Cfr. *Historia naval brasileira*, p. 407. En ella cito a R. Guerreiro, *Guerre de course...*, p. 73.

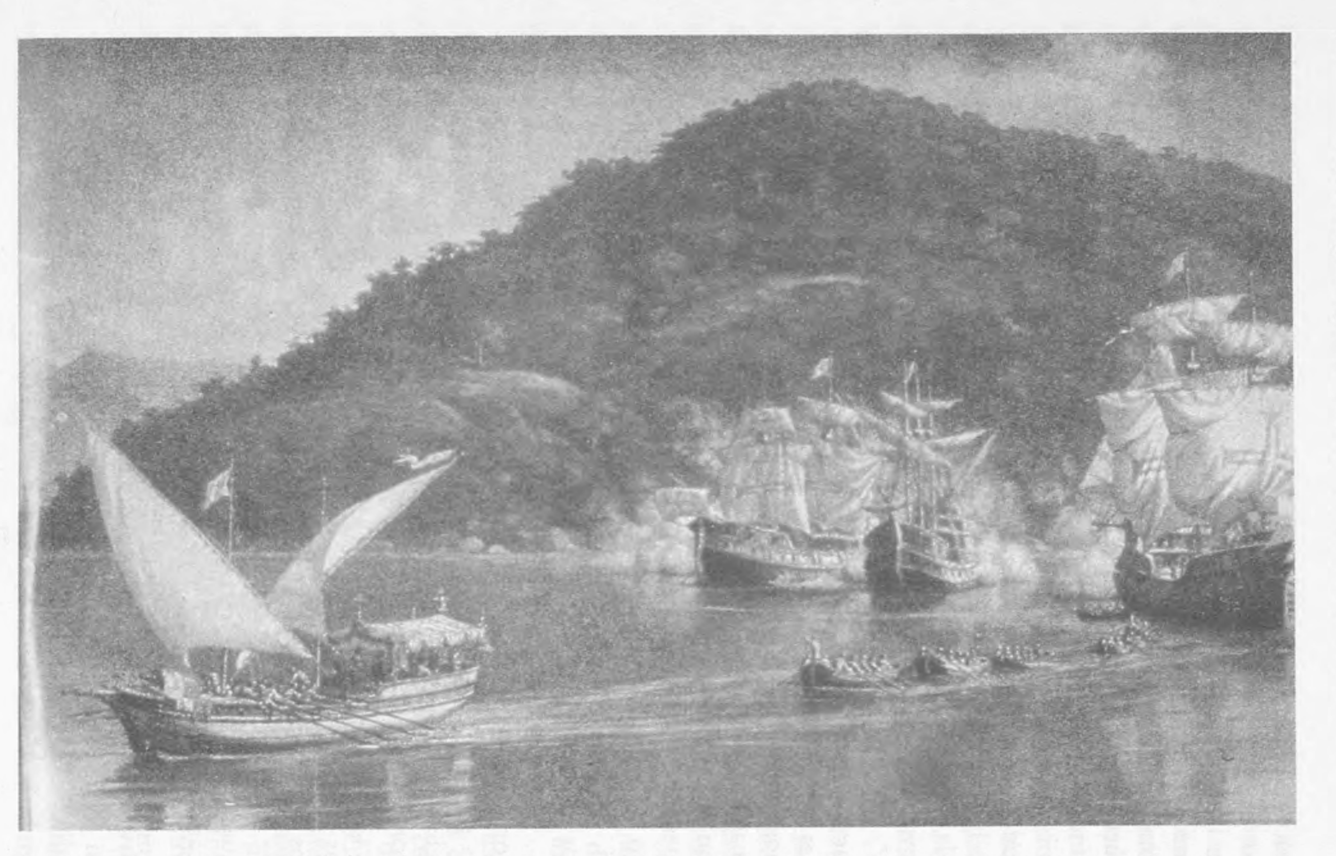
reacción de los portugueses y los duros castigos que infligían a aquellos que apresaban en Brasil. Por su parte, los franceses, tras el asunto de la *Pélerine,* reclaman un millón de ducados a Portugal. Francisco I prefiere ceder, y prohíbe en varias ocasiones a sus súbditos el comercio con Brasil, comprometiéndose a ayudar a sus súbditos, cuando una nueva guerra parece inevitable. Así sucederá en 1540.

Enrique II, su sucesor, muestra interés por las cosas del mar y quiere aprovechar el final de la guerra con España para consolidar su poder en el mar mediante una flota importante. Pero no tuvo tiempo, ya que murió en 1559. Con la vuelta de las guerras civiles de religión y la amenaza de invasión española, sus hijos y sucesores apenas podrán llevar a cabo algunos proyectos y tímidos intentos en la mar. Enrique IV, por último, favorecerá algunas empresas marítimas, pero, habiendo pactado con España y queriendo mantener la amistad con las Provincias Unidas, que por entonces inician su gran expansión colonial, debe mostrarse prudente, salvo al final de su reinado, poco antes de su asesinato, en 1610, momento en el que pensaba reiniciar las hostilidades con España, asunto del que se ocupará su viuda, la regente. Vemos, pues, que los avatares políticos influyen durante todo el siglo en el ritmo y las modalidades de la expansión marítima francesa.

¿Cuáles son los litorales del otro extremo del circuito afectados por los viajes franceses a América durante el siglo XVI?

Salvo las pesquerías, Terranova y sus atracaderos, en América del Norte las costas descubiertas por Verrazano y el Saint-Laurent explorado por Cartier y Roberval caen en el olvido y el abandono hasta el siglo XVII, durante el reinado de Enrique IV y Luis XIII. Por tanto, los acontecimientos se desarrollan en el sur, en los armamentos hacia Guinea, Brasil y Perú; es decir, el istmo y la América central, pues los barcos franceses apenas se dirigen al Pacífico. En cambio, a medida que nos adentramos en esta etapa, el espejismo de Eldorado atraerá cada vez a más barcos de contrabando, entre ellos también franceses, a las aguas de las Antillas y la Guayana, en el norte del continente suramericano.

El mecanismo de los viajes franceses a mediados de siglo está relativamente experimentado. Así lo revela una memoria donde el capitán Jean Dennebault solicita una «licencia de navegación para el mar Índico». En ella aparecen anotadas las escalas: desde Normandía, se dirigirán a África, Guinea, Cabo Verde y Congo. Desde allí, dejarán el



Combate naval en Brasil. Reproducción en *Historia Naval Brasileira*, vol. I, tomo II, p. 385. Museo Naval de Brasil.

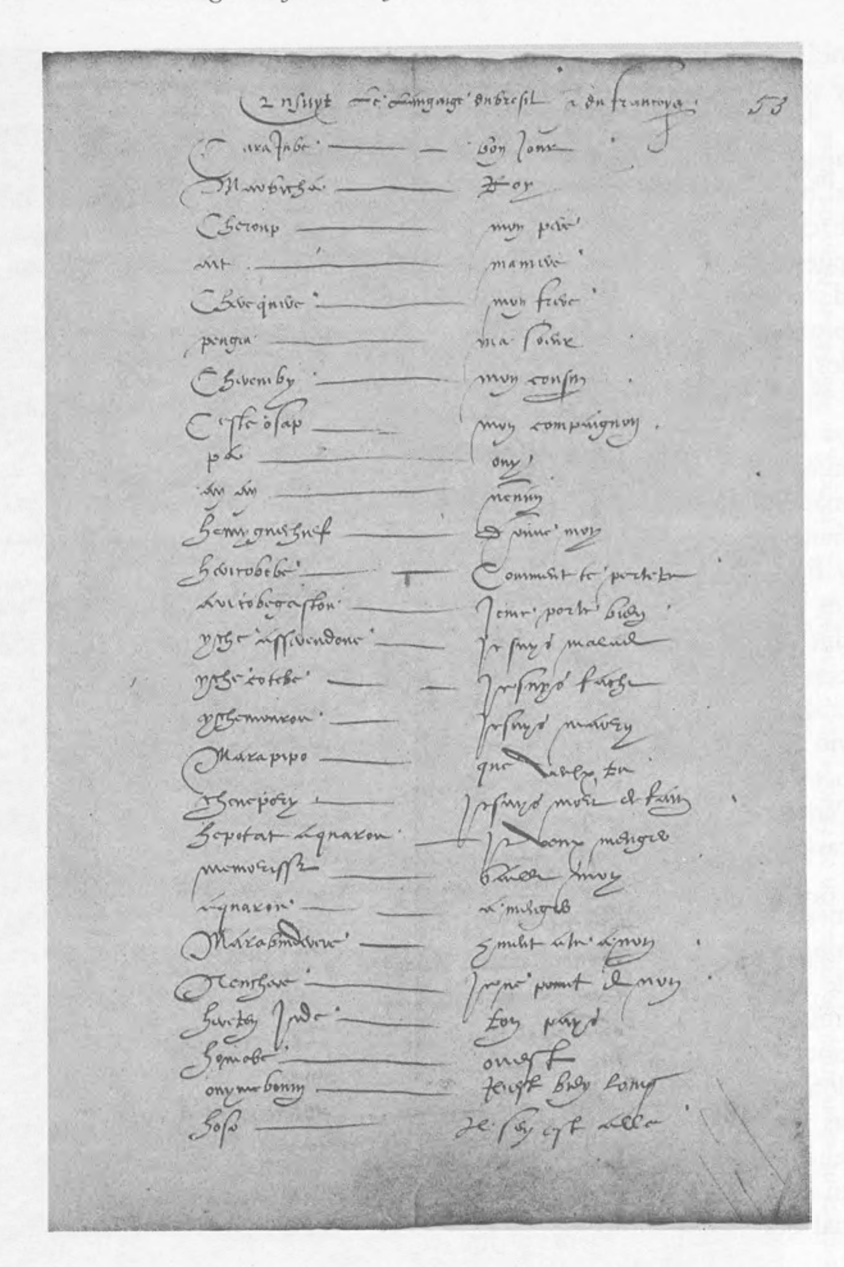
océano Índico y Madagascar, «donde los indígenas son de difícil trato», y se limitan a Brasil como único destino.

La ensenada de Cabo Frío es excelente, allí no hay que temer la aparición de brumas que puedan extraviarlo, ni gusanos que carcoman el barco. En este lugar, cargan cedro rojo, ébano y pieles. Navegando hacia el norte, a diez leguas de Cabo Frío, completan la carga en el puerto de Les Epates con pimienta, oro y zagüís. Un alto en la bahía de Todos los Santos les permite cargar algodón y caoba. Por último, se proveen de animales exóticos entre los tupicurus, cerca de la costa de los caníbales.

El manual de Jean Cordier, de cuyo interés para el Atlántico norte ya nos hemos ocupado, es también una especie de «agenda de un miembro del sindicato de Ruán que comerciaba con Brasil» [20]. En el manual aparece un portulano, una tabla de mareas, un vocabulario franco-brasileño y algunas indicaciones sobre el comercio con Guinea y Brasil. La ensenada de Río, Paraíba y Bahía, son los tres puntos en los que se centran la mayoría de los viajes franceses. Las regiones productoras de palo brasil se mencionan de forma especial. Los contactos con los indígenas son allí estrechos. En 1554, el alemán Staden señalaba que los franceses frecuentaban la bahía de Río, y que en 1548 los vio cargar en Paraíba palo brasil. También se cargaba madera en Pernambuco y cerca del río San Francisco, «entre el río Pará y el río de Perrin Maurymest», donde existe «un buen puerto abrigado por las rocas», escribe Jean Alfonse en 1544 en su *Cosmographie.*

En todos los casos, los descubrimientos franceses generan un comercio de transporte, y mantienen actividades de corso a expensas del monopolio de otros. Los descubrimientos no desembocan en intentos de colonización, salvo los que veremos al final del período, que se frustran por falta de un apoyo sólido y duradero, por falta de población, y por razones de fondo que se repiten, por encima de lo anecdótico, de forma idéntica en todos los casos. Únicamente intervienen las franjas costeras, la Francia marítima, de un lado, y el litoral brasileño, del otro, y no existe penetración hacia el interior. En los casos en que los círculos afectados no se limitan a los puertos, el grupo social que interviene es bastante limitado, dentro de una sociedad toda-

[20] Cfr. La Roncière, *op. cit.*, tomo III, p. 299.



Página del diccionario franco-brasileño en el manual de Cordier (1540), en Mollat-Habert, p. 147. B. N. París.

vía muy jerarquizada, aun cuando esta minoría tenga ramificaciones internacionales y una influencia indiscutible sobre el conjunto de la sociedad.

En efecto, los viajes afectan a cuatro sectores de población, que a veces se superponen, ya que tales individuos pueden pertenecer a la vez a dos o tres de estos sectores, pues nada impide que, por ejemplo, un marino o un cortesano sean también humanistas, o que un oficial de la corona financie empresas rentables.

El primer sector es el de los dirigentes, con frecuencia mecenas, reyes, oficiales y diplomáticos a su servicio, cuyos intereses pueden verse favorecidos por las expediciones marítimas.

El segundo sector está constituido por los que marchan, los que viajan, gentes de mar, marinos y soldados, pilotos y cartógrafos, comerciantes, aventureros y misioneros. Al regreso, los ambientes intelectuales y eruditos, que se mueven además en torno al primer sector, muestran interés por los resultados. Son los cartógrafos y cosmógrafos, en ocasiones exploradores ellos mismos, especialistas encargados de sintetizar los conocimientos traídos por los viajeros; pintores y grabadores, impresores, humanistas, teólogos y literatos, que alimentan con estos resultados sus reflexiones sobre el mundo y la naturaleza humana.

En último lugar, aunque quizá deberíamos haber empezado por ellos, los círculos mercantiles, los que financian e intervienen en el armamento, en el avituallamiento, el flete, la venta del cargamento, el reparto de riesgos y el de beneficios.

Estos círculos empresariales que participan en el viaje no son exclusivamente nacionales, y no se circunscriben sólo a los puertos de mar. La presencia de italianos en los grandes centros de Francia, de españoles y portugueses afincados en Burdeos o Ruán, nos ofrece numerosos ejemplos de la expansión internacional de la sociedad mercantil y empresarial de Francia. Gaspar Centurione, cuya nave es capturada en la ruta a las Antillas, permanece en 1522 en la capital normanda para asistir a su proceso contra el vicealmirante, y después se establece allí definitivamente. Ya hemos citado a los florentinos de Lyon, de París y de Ruán que adaptan su apellido al francés. La familia de monsieur de Brétigny, apellido de una región francesa, adquiere la nacionalidad. Su patronímico español se adapta al francés como Quintanadoine. A finales del siglo XVI, Brétigny se destacará en los ambientes de la Contrarreforma en favor de su país de origen, al ayudar a Bérulle a llevar a Francia

carmelitas procedentes de España, tanto como sus antepasados en llevar a Ruán mercancías procedentes de España y América.

Todos estos círculos tienen, sin duda, una base sociológica bastante reducida, de igual modo que los viajes franceses a América, sobre todo a Brasil, sólo representan una mínima parte de la actividad. Pero los cambios profundos, por tanto reales, se propagan como las ondas concéntricas; las élites son las que inician los avances en materia de conocimientos, los que mayor importancia tienen si se evalúan los resultados. En definitiva, a mediados del siglo XVI, los viajes marítimos franceses repercuten en tres aspectos. En el aspecto económico, el más evidente aunque también el más difícil de avaluar globalmente, el descubrimiento permite el desarrollo de un comercio transoceánico en el que Francia interviene directamente. Las nuevas exigencias de la demanda y la importancia de la vida cortesana ponen de moda las telas de colores vivos; de ahí la importancia de la madera tintórea roja y los artículos exóticos de la flora y la fauna, que encuentran un mercado natural en el lujoso entorno del rey. Por mimetismo, estas modas llegan al cabo de cierto tiempo a los grupos más numerosos de la población.

En el aspecto político, a pesar de los frenazos debidos a las circunstancias, los viajes suponen el mantenimiento de intereses, amparados, cuando llega el caso, por las reivindicaciones de soberanía, las empresas coloniales y los compromisos entre los soberanos.

Por último, las repercusiones más visibles, las más positivas, se cosechan en el ámbito de las ideas. Las naves son un vehículo de contactos entre distintas civilizaciones. Vínculos humanos, deseo de saber, exotismo, relatividad, ampliación de horizontes, he aquí las contribuciones, conscientes o no, de los marinos franceses del Renacimiento.

Capítulo IV

PRIMERAS EXPERIENCIAS DE COLONIZACIÓN (1555-1565). FRACASOS E INTENTOS POSTERIORES HASTA 1603

Villegaignon y la Francia antártica [1]

Nacido en Provins en 1511, Nicolás Durand de Villegaignon fue un hombre de personalidad compleja, representativa en sus contradicciones de la mentalidad de su tiempo. Gentilhombre, soldado y humanista, tuvo como condiscípulo en la Universidad de París a Calvino. Siempre activo, luchador en tierra y en mar, generoso, pero inflexible y capaz de defender sus derechos hasta la locura de la persecución, hábil latinista, hombre de letras que se codeó con los Du Bellay en Roma, amante de la polémica, cuya inquietud y preocupación espiritual le llevaron a participar en el gran debate religioso de su tiempo, Villegaignon supo poner su pluma al servicio de su espada.

Fue caballero de Malta y participó en la retirada de Argel de Carlos V, estuvo en Roma, luchó en Hungría contra los turcos e hizo una incursión en Escocia, donde penetró con su barco y logró llevarse ante las barbas de la escuadra inglesa a la joven María Estuardo, prometida del heredero del trono de Francia. Esta hazaña le mereció el título de vicealmirante de Bretaña. Más tarde sirvió a su orden en Malta y Trí-

[1] Sobre la empresa de Villegaignon, puede consultarse nuestra «France antarctique» en *Historia naval brasileira*, vol. I, tomo II, pp. 428 y ss. Las principales fuentes son Thévet, *Singularités de la France antarctique*, al que nos referiremos en varias ocasiones, Jean de Léry, *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil*, y el piloto N. Barré y M. Lescargot, *Histoire de la nouvelle France*, París, ed. de 1866. De los estudios antiguos, señalemos a P. Gaffarel, *Histoire du Brésil français au XVI s.*, París, 1878 y A. Houglard, *Villegaignon, roi de l'Amérique*, París, 1897. Las citas siguientes son de Ch. A. Julien, cuya labor sigue siendo esencial, en *Les débuts de l'expansion et de la colonisation française*, París, 1947.

poli. Castigo de herejes, amante del lujo aunque puritano, su temperamento le acarreó enemistades que le hirieron profundamente. Tras unas disputas, resueltas por el rey en su contra, abriga la idea de expatriarse.

En 1553, defiende ante el almirante Gaspard de Châtillon-Coligny un proyecto de colonización en Brasil. El almirante, incorruptible ante Portugal y feroz enemigo tanto de España como de los Guisa, rivales suyos, era el hombre adecuado para llevar adelante este proyecto, lo cual no impidió a Villegaignon tomarse algunas precauciones en el bando del cardenal de Lorraine, hermano del duque de Guisa.

En principio, la idea de una Francia antártica no incluía la intención de crear una tierra para refugio de los protestantes, ya que antes de 1559 no eran perseguidos en Francia. Coligny no se compromete con la Reforma antes de 1557. El mismo Villegaignon, hereje para los jesuitas portugueses, está considerado como un devoto católico por los jesuitas franceses y, además, uno y otro a merced de las sucesivas lealtades a las que les conduce su búsqueda teológica y espiritual. Se trata más bien de organizar una base colonial, sustrato de un asentamiento de población de la metrópoli y marco para organizar las anteriores iniciativas de origen privado dirigidas hacia Brasil. La idea de un refugio calvinista sólo pudo surgir con el tiempo; pero, en 1559 ya era demasiado tarde. El fracaso se produce por los ataques portugueses, y Villegaignon retorna a la metrópoli y al seno del catolicismo.

Villegaignon reclutó franceses de ambas confesiones; del bando católico, a su sobrino Bois-le-Comte, al jacobino Cointra, de La Sorbona, que cambió de religión, y al franciscano Thévet, cuya obra *Singularités de la France antarctique* es una fuente de consulta fundamental. Por entonces, los protestantes no son numerosos. Entre lo más señalados podemos citar a dos gentilhombres y al piloto Barré, que volveremos a encontrar en La Florida. Los futuros colonos, labriegos, artesanos y profesionales, desconfían todavía de los protestantes. El llamamiento por medio de pregones atrajo sobre todo a aventureros y marginados. También hubo que reclutar a gente en las prisiones. En resumen, reunieron un grupo variopinto de cerca de 600 personas. Villegaignon llevaba como tropa leal a su guardia personal de arqueros escoceses.

La finalidad de la expedición se mantuvo en secreto, pero los armadores se sintieron tentados por la idea de un asentamiento fijo que asegurase su comercio. El rey aportó 10.000 libras y dos «grandes y bellas naves» de Brest y Saint-Malo. El tonelaje, de 200 toneladas, es el

más elevado de cuantos hemos visto hasta ahora. Un barco de carga, más pequeño, transportaba los víveres y las municiones. Se proveen de pacotilla y compran en Ruán unas 400 varas de paño rojo, por tanto, seguramente ya teñido con palo brasil. La flotilla parte de El Havre en julio de 1555. El mal tiempo los acosa y obliga a refugiarse en Dieppe para reparar daños. Muchos voluntarios, desalentados, abandonan la expedición que, tras un nuevo intento fallido, se hace a la mar el 14 de agosto.

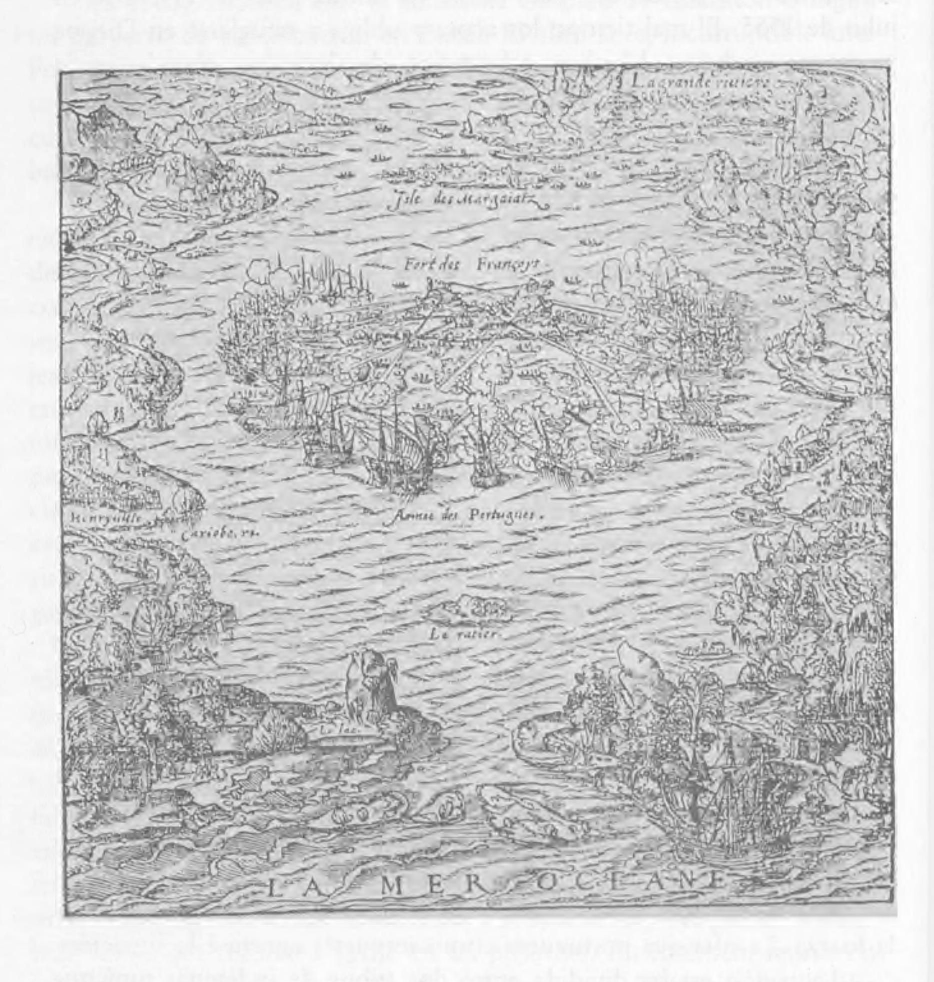
La travesía, por Canarias, isla de Ascensión y Cabo Frío, fue larga y finalizó el 10 de noviembre en la bahía de Guanabara, a la que los franceses llamaron Ginebra en memoria de la ciudad de Calvino. Villegaignon sigue por la izquierda del Pan de Azúcar para establecerse en el islote que todavía lleva su nombre, frente a la actual ciudad de Río, que no existía aún. Villegaignon manda edificar el fuerte Coligny en la isla, y recluye allí a su gente bajo una disciplina monacal, que intentaba evitar la relajación por el contacto con los indígenas.

El inconveniente de este excelente emplazamiento militar residía en su carencia de agua potable. Parapetarse así en una nueva isla de Malta significaba, con el tiempo, destinar irrevocablemente la empresa colonial al fracaso por el aislamiento:

> de qué sirve pasar tantas penalidades para ir a la conquista de una tierra, si no podemos dominarla por completo [...] hay suficientes prisiones en cualquier lugar sin necesidad de ir a buscarlas tan lejos,

escribe Lescarbot. El clima anula las energías, la disciplina agría los caracteres, las enfermedades y los trabajos debilitan la salud. Un asentamiento en estas condiciones sólo podía subsistir mediante el trueque con los indígenas, así es que se ponen en sus manos y en las de los intérpretes instalados en las tribus. A falta de un reabastecimiento permanente desde Francia, el desencanto de los indígenas obliga al uso de la fuerza. La ofensiva portuguesa como respuesta agravará la situación.

La región estaba dividida entre dos tribus de indígenas tupí que estaban en guerra. Unos, situados en el límite sur de la zona portuguesa de São Vicente, estaban en proceso de conversión a cargo de los jesuitas del padre Nobrega, dos años antes de que los herejes franceses se instalasen en la bahía. Los otros, los tamoios del jefe Cunhambebe o Quoniambec, hostiles a la conquista portuguesa, eran, pues, amigos



La bahía de Guanabara o Ginebra durante la instalación de los franceses. Reproducción en *Historia Naval Brasileira,* vol. I, tomo II, p. 457. B. N. Río de Janeiro.

desde hacía tiempo de los franceses. Pero los indígenas se cansan de sostener con víveres y mano de obra a una colonia que apenas les proporciona las compensaciones materiales y humanas que esperaban. Los intérpretes normandos de las tribus, amenazados con la horca por vivir en concubinato con las indígenas, reúnen a los descontentos, incluidos algunos colonos de la isla, y se separan para crear una aldea en el continente. El comercio se reaviva con la llegada de algunos barcos de Francia con emigrantes, que se asientan fundamentalmente en el continente.

Villegaignon envía grupos de reconocimiento, uno de ellos a Río de la Plata, y después manda a su sobrino y a Thévet a Francia para pedir refuerzos. Necesita unos cuantos miles de hombres, soldados para la conquista y naves para impedir la navegación a los extranjeros. Se dirige a Calvino que, desde Ginebra, organiza un convoy para ir a la Francia antártica. En esta ocasión, la empresa tiene carácter de colonización, de asentamiento y refugio para disidentes religiosos. Los protestantes, equipados y abastecidos por sus correligionarios, embarcan en Honfleur. Bois-le-Comte manda equipar tres buques de guerra con fondos del rey, y recluta a cerca de 300 personas en Normandía con más facilidades y posibilidades de selección que en la primera ocasión. Entre ellos se encuentran «seis muchachos para que aprendan la lengua de los salvajes y cinco muchachas», que se casaron enseguida.

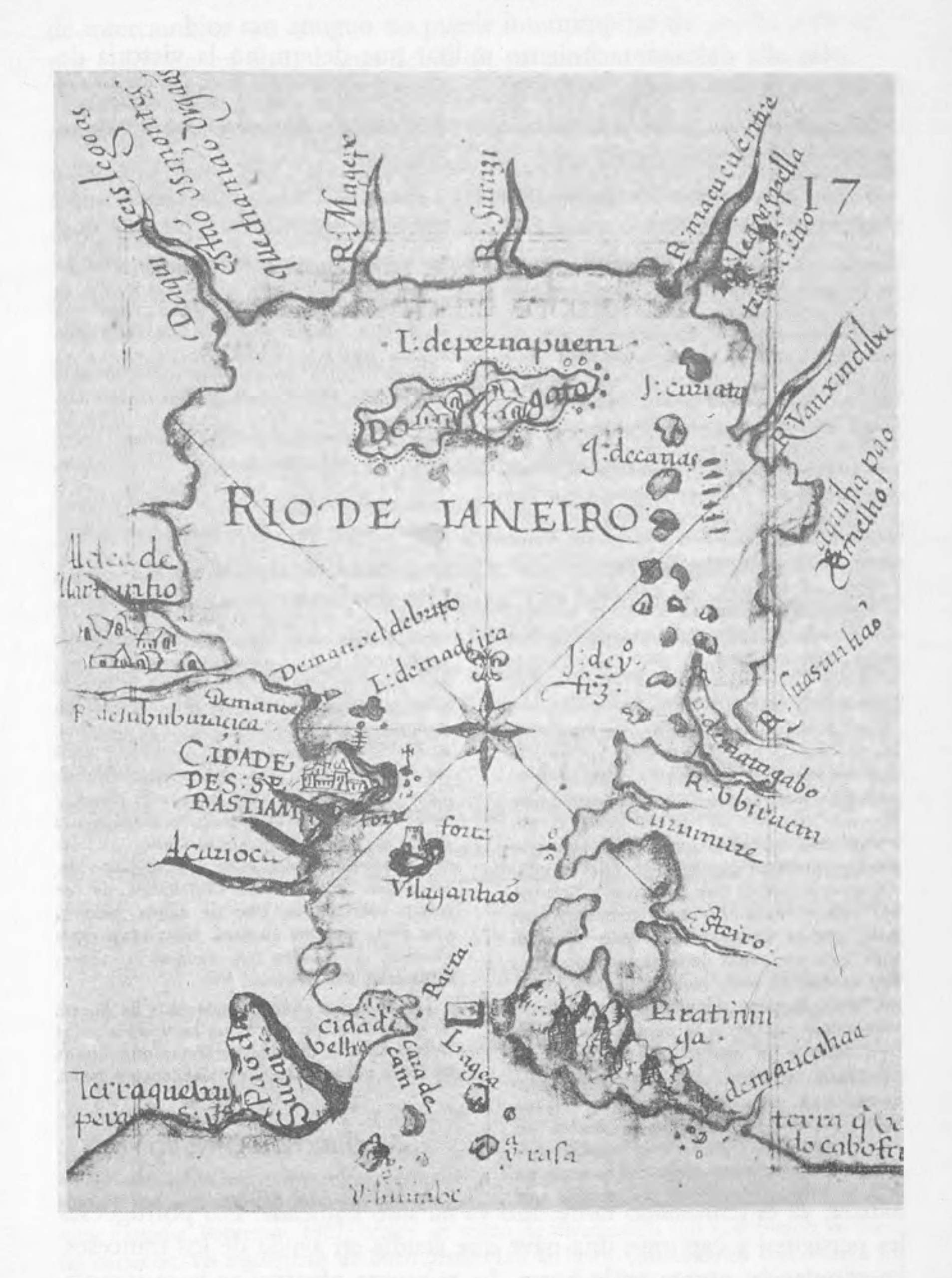
La flotilla llega a Brasil en marzo de 1557. Con este refuerzo, Villegaignon reorganiza la colonia tomando Ginebra como modelo. Pero, es considerado un apóstata por los protestantes en los que busca apoyo, pues sus preocupaciones espirituales le habían llevado al convencimiento, tras la lectura de los Padres de la Iglesia, de que la doctrina y la tradición católicas sobre la Eucaristía se ajustaban a la Revelación. A partir de entonces, se confesará dispuesto a combatir la herejía. El ambiente en la colonia se hace insoportable. Son muchos los que huyen al continente. Los ginebrinos deciden regresar a fin de buscar correligionarios en Europa que impidan el desarraigo de la fe en la Francia antártica. Parten en enero de 1558 a bordo de un barco que hace aguas. Ante los riesgos de la travesía, algunos prefieren implorar el perdón de Villegaignon, pero éste los rechaza. Los restantes tardan 20 semanas en avistar las costas de Bretaña, después de estar a punto de hundirse o de perecer de hambre; incluso llegaron a comerse al papagayo que llevaban como regalo para el almirante Coligny.

Estas malas noticias enfrían el entusiasmo que por entonces se sentía en Francia hacia esta colonización. Los armadores normandos, muchos partidarios del calvinismo, estaban dispuestos a suministrar los medios que fuesen necesarios para aumentar el comercio con Brasil. Un capitán de Ruán, encargado de buscar allí un asentamiento, calculaba que se animarían a seguirle unos 10.000 franceses. Los comerciantes, por su parte, podrían trasladar a Brasil «entre 700 u 800 personas en grandes urcas desde Flandes». Este cambio a mayor tamaño en los medios de transporte revela el paso de una fase de descubrimiento a otra de exploración.

Sin embargo, a finales de 1559, Villegaignon, tras eliminar la oposición en la Francia antártica, se presenta en Francia para buscar apoyo, propone al partido católico un plan de misiones y fletar en El Havre siete grandes buques. Mientras tanto, la reacción portuguesa en Brasil frustró su intento. Los jesuitas portugueses habían logrado convencer a Juan III de que la presencia francesa, enquistada entre las capitanías del norte y las del sur, acabaría por suplantar a Portugal en caso de que no conquistasen la zona. El 26 de febrero de 1560, el gobernador, Mem de Sà, apoyado por la flota de Vasconcellos, penetra con los buques de guerra en la bahía de Río. Los franceses, sin jefe, son sólo 74 combatientes, reforzados por algunos tamoios, a los que se les ha enseñado a utilizar los arcabuces, y por voluntarios de una nave que entonces hacía escala en la bahía para recoger la carga. Tras 20 días de asedio, ya sin agua ni pólvora, no pueden hacer frente al desembarco de Mem de Sà, que toma la isla, arrasa el fuerte y pone fin a la colonización oficial de los franceses en esta zona de Brasil. Las iniciativas privadas proseguirán aún durante largo tiempo.

En Francia, las luchas religiosas, que durarían 30 años, empezaban a causar estragos. El gobierno no iba a poner en peligro sus relaciones con España y Portugal para defender en Ultramar a los partidarios de una herejía que en Francia encabezaba la rebelión contra el rey. Por tanto, Villegaignon sólo consiguió una patente de corso contra Portugal, que obtuvo por 30.000 ducados portugueses a cambio de su renuncia a los derechos sobre Guanabara.

El fracaso de la Francia antártica consolida la implantación de los portugueses en Brasil. En los años siguientes, fundaron sobre tierra firme la ciudad nueva de Río de Janeiro. Arrojados de Brasil, los franceses desvían hacia La Florida la expedición destinada a reforzar Guanabara.



Los portugueses fundan Río de Janeiro. Reproducción en *Historia Naval Brasileira,* vol. I, tomo II, p. 461. Archivos de la Biblioteca de Ajude.

Más allá del acontecimiento militar que determinó la victoria de Mem de Sà, las causas profundas de este fracaso obedecen a razones estructurales que, en el caso de las empresas francesas de colonización, se encuentran lejos de allí.

El carácter de Villegaignon tampoco lo explica todo. No es probable que pasase cuatro años en una isla martirizando a sus compañeros y a los indios, como afirman los relatos protestantes, imponiendo trabajos de remoción de tierras y provocando controversias teológicas. Además, había logrado imponer su autoridad sobre las tribus, que admiraban el rigor y la equidad con que administraba justicia, según afirmaba Mem de Sà, preocupado por los avances técnicos y militares de los tamoios. La respuesta de los portugueses era, pues, vital para ellos, y se hizo en el momento oportuno. Además, el enfoque de Villegaignon era esencialmente militar, quería dominar la región a partir de una base sólida, política esta tan estrecha, que un fracaso militar significaría también el fin de la empresa. Es cierto que, al abrigo de fuertes franceses, algunas iniciativas como las que los franceses venían desarrollando desde hacía medio siglo encontraban protección y desarrollo. Las naves que llegaban para comerciar eran más numerosas en estas aguas, y el establecimiento en tierra firme podría haberse convertido en una ciudad. La colonia se vio privada de protección militar a causa de las disensiones internas y la partida de su jefe. Sin embargo, la pérdida de la isla no se mostró irreversible sino con el paso del tiempo. Las relaciones mercantiles regulares con Brasil continuarán. Los huidos de la Francia antártica apoyan la resistencia contra los portugueses de los tamoios, que reciben abastecimiento de los barcos franceses que siguen llegando como antes. En 1565, el padre Anchieta señala la presencia de una gran nave francesa, tripulada por 110 hombres, perseguida por tres buques portugueses en la bahía de Río. La región de Cabo Frío es un sólido baluarte. El último reducto francés cae en 1567, y los que escapan a bordo de cuatro naves tratarán de establecerse en la región de Olinda.

Cuando en 1568, cuatro embarcaciones francesas, bien armadas y equipadas por cuenta de un noble de Francia, llegan a la bahía de Guanabara, ya es demasiado tarde. Río ya ha sido edificada. Los portugueses les persiguen y capturan una nave que acudía en ayuda de los franceses. La tripulación muere en la horca. La respuesta ofensiva se hace imposible en ese momento y lugar, pero Brasil es aún muy grande, y un flujo

de intercambios tan antiguo no puede interrumpirse de un día para otro por culpa de un fracaso que debió de parecerles relativo.

En efecto, la colonización de la Francia antártica rompía con los métodos de comercio que hasta entonces habían dado buen resultado a los franceses. ¿Por qué no habían de recuperarlos o continuarlos tras este paréntesis? El revés obedece a causas intrínsecas, como el carácter de Villegaignon, la derrota militar o el insuficiente apoyo del gobierno que, además, se repiten en otras épocas y latitudes, ya que para los franceses las empresas coloniales son sólo ejes secundarios de una estrategia indirecta, a veces eficaz, pero que debe someterse a las exigencias nacionales.

La verdadera desventaja francesa no sólo reside en el dominio ibérico sobre las rutas del Atlántico, ya que poco tiempo después, los holandeses y los ingleses, más alejados aún de la ruta de los alisios, sabrán superar su desventaja. Tampoco se debe, y por las mismas razones, al hecho de haberse incorporado más tarde al comercio colonial. A los franceses les faltaron dos elementos: una implantación que superase la etapa de los intercambios mercantiles y de contacto con los indígenas, incluso la etapa de la instalación de un puesto militar, y conseguir enraizarse, en el caso presente, mediante la explotación del azúcar, las plantaciones, que es el medio por el que Brasil llegará a ser portugués y holandés. Y además, les faltó desarrollar un instrumento naval, basado en la potencia de las armas y en la capacidad de transporte pesado, adaptado a este tipo de relaciones transatlánticas.

Sin embargo, las guerras civiles en Francia van a acelerar la decadencia de una flota que se había recuperado gracias al esfuerzo de Enrique II.

Los franceses en La Florida: Ribault y Laudonnière [2]

Tras el fracaso de Roberval en Canadá y la caída de la Francia antártica, se produce un nuevo intento de establecimiento francés en

[2] Sobre La Florida, consultar de nuevo a Ch. A. Julien, *op. cit.;* H. Sevien, *L'Amérique française*, Fontenay, 1987, ofrece un relato de divulgación ágil e inspirado en fuentes correctas. Lo seguiremos de buen grado. Los archivos universitarios conservarán los trabajos de J. P. Duviols, *L'Amérique espagnole vue et rêvée*, París, 1985 y *Voyage en Floride*,

otras latitudes, con un resultado negativo que, en mi opinión, repite los mismos esquemas y, por tanto, obedece a las mismas razones de fondo.

Entre 1562 y 1568, desde Cabo Cañaveral hasta Charleston, por utilizar un lenguaje actual, dos expediciones francesas intentan explorar por su cuenta la costa sur de los actuales Estados Unidos. Los españoles ya habían explorado La Florida. Los Verrazano han dado a conocer en Francia las regiones que comienzan en las Carolinas. Lo que se pretende es implantar, a ser posible, establecimientos permanentes en esta costa, en la que por entonces no había europeos.

La creación de estos establecimientos, el de Villegaignon en Brasil o el de ciudadanos franceses en La Florida, gozó de un factor técnico favorable durante los 10 primeros años de la segunda mitad de siglo: la puesta en práctica de la política naval de Enrique II. A su llegada al trono, en 1547, la situación de la flota, al mando de Chabot, era poco brillante. Cuando muere el rey, en 1559, y por unos años más, tanto la flota, con un almirante como Coligny, como la resistencia de las embarcaciones seguirá siendo significativa. Después decae, por falta de inversiones, durante las guerras de religión. Hasta entonces, el período entre 1555 y 1565 será favorable para las acciones francesas en la mar.

En cuanto al resurgimiento naval bajo Enrique II, debemos recordar las fuerzas con las que se contaba entonces, según La Roncière [3]. A las cuatro naves y tres galeones heredados de Francisco I en el Atlántico, el rey añade en 1549 cinco naves, para lo cual desembolsa una asignación a los capitanes, con el compromiso de tener listas las naves al primer requerimiento. Ayudado en la financiación por los comerciantes de las ciudades de Dieppe, Saint-Malo, Ruán y Burdeos, el rey manda construir una veintena de *roberges,* denominación variable. En Dieppe se las llama galeones; en Burdeos, fragatas. El término deriva seguramente de las *rowbarges* inglesas, que los textos franceses llaman «*robergies* de Inglaterra». Su ventaja reside en la artillería, gracias a la incorporación de culebrinas y la posición en batería automática mediante la utilización del retroceso de una pieza para dejar la siguiente

Nanterre, 1990, que reedita las fuentes, los relatos de Ribault, del piloto Barré y de Laudonnière, *Histoire notable de La Floride,* 2.ª ed. de Bry, 1591.

[3] Sobre este proyecto naval de Enrique II, ver La Roncière, *op. cit.*, tomo III, pp. 453-460.

en posición de tiro. La tablazón, endurecida al fuego, era resistente a la carcoma. El tonelaje oscilaba entre las 80 y las 300 toneladas, aunque todas ellas respondían a un mismo modelo. Con los remos actuaba como una galera, pero eran más cortas y viraban con mayor facilidad. Nicolaï, que conoció en sus viajes a Europa las naves competidoras, decía que un galeón real de entonces era la nave «más gallarda, mejor construida y mejor equipada de cuantas he visto y la que mayor impresión produce al contemplarla».

La puesta a punto de la flota costó al Tesoro un millón, repartido en tres ejercicios, y supuso un total de 50 embarcaciones nuevas entre poniente y levante, capaces para transportar a 10.000 hombres. Strozzi, primo de la reina Catalina de Medici, es nombrado capitán general de las galeras y Coligny, después de 1552, se convierte en almirante, cargo en el que permanecerá durante más de 20 años.

El proyecto de Coligny, partidario en adelante de la Reforma, está más definido que en 1555, en los inicios de la Francia antártica. Esta vez los hugonotes franceses parten hacia Ultramar para competir con el rey católico, Felipe II. El poder español en América tiene sus puntos débiles, y el implantar una colonia protestante supondría hacer frente a España, podría propagar la fe reformada en el mundo y, además, librar a Francia de las corrientes belicosas que sustentan la guerra civil, cuestión en la que coinciden el protector de los protestantes y Monluc, el capitán comprometido con el bando católico.

Por tanto, la historia del asentamiento de estos hugonotes en América, la falta de apoyo de la metrópoli y el deterioro producido por las luchas internas, las fiebres y la intromisión en las luchas de las tribus indígenas, reproduce en el entorno del monopolio español el mismo escenario de Villegaignon en el Brasil portugués. Idéntico mecanismo en el fracaso de la colonización, salvando los matices anecdóticos o trágicos para sus protagonistas.

Al menos estos últimos colaboraron en el conocimiento de la naturaleza y del mundo de los indios, pues los años que pasaron allí y las operaciones de reconocimiento hacia el interior permitieron conocer mejor aquellas regiones. Los relatos de los franceses vinieron a completar las impresiones de los primeros conquistadores españoles, Ponce de León, en 1512, y Vázquez de Ayllón poco antes de la empresa de Verrazano; Fernando de Soto, en 1538 y, posteriormente, en 1559, Tristán de Luna.

El capitán Ribault, un reformado de Dieppe, al que el almirante ya conocía por algunas misiones diplomáticas, es elegido para dirigir la expedición, la cual se beneficia de los efectivos preparados para reforzar la Francia antártica. René de Laudonnière, marino oriundo del Poitou [4] viaja como colaborador para llevar a cabo

> el descubrimiento de toda la costa de las Indias occidentales desde Florida hasta el cabo de los Bretones, a novecientas leguas de allí hacia el norte, y elaborar una exacta relación de la temperatura, fertilidad, puertos, ríos y también habitantes del lugar.

Lo que entonces se llamaba La Florida, descubierta en 1512 por Ponce de León un domingo de Ramos, es decir, en Pascua Florida, de ahí su nombre, incluye todo el sureste, entonces mal determinado, del continente norteamericano. Los españoles penetraron entonces hasta los Apalaches, pero la magnitud de las tierras, como en el caso de Brasil, y la carencia de un establecimiento fijo dejaba mucho espacio a los rivales. Los franceses intentaron continuar y completar el descubrimiento de Verrazano 40 años después de que éste lo llevara a cabo.

El 18 de febrero de 1562 zarpan de El Havre dos roberges. El piloto, que antes lo fue de Villegaignon, es Nicolás Barré. Tras nueve semanas de travesía avistan las costas americanas y desembarcan el 1 de mayo en el estuario del actual río Saint John, al que llaman río de Mayo. La relación de Laudonnière describe

> una región llana, atravesada por varios ríos, donde crecen robles, nogales, cerezos silvestres, lentiscos y castaños, muchos cedros, cipreses, laureles, palmeras, acebos y vides silvestres que trepan por los árboles;

en resumen, una tierra exuberante, cuya vegetación es «de tan poderoso olor que ningún bálsamo podría percibirse en su proximidad». La relación con los indios es buena. Ribault erige una columna con los escudos de armas de Francia, que los indios conservarán.

[4] La fachada marítima del centro-oeste de Francia, en torno al Poitou, donde los protestantes son numerosos en el siglo XVI, suministra muchos gentilhombres y aventureros, a menudo emparentados o relacionados entre sí, a las empresas francesas con destino a América, desde mediados del siglo XVI hasta mediados del XVII. La actuación de Richelieu y de las familias que dependen de él proporciona un ejemplo que no nace por pura casualidad.

Los navegantes avanzan hacia el norte desde el río de Mayo, exploran la costa y dan a todos los estuarios que encuentran nombres de Francia: Sena, Somme, Loira, Charente y Gironda. Al norte de la actual Savannah, en la isla de Cedros, se construye un fuerte con el nombre del rey de Francia, Carlos IX: Charlesfort, que ocupará la entrada de un estuario cuya exploración revela que mide 13 leguas francesas de un extremo al otro, y es tan profundo que «los grandes navíos, incluso las carracas de Venecia» podrían penetrar en él. Allí piensan fundar Port Royal, capital del futuro establecimiento. Ribault deja a unos 30 hombres al cuidado del fuerte, y regresa con sus naves para informar y buscar refuerzos. El 20 de julio de 1562, sus roberges llegan de regreso a El Havre. Es el momento en que las facciones religiosas se están preparando. Los hugonotes miran hacia Inglaterra; los católicos, con los Guisa, hacia España. En consecuencia, Ribault se traslada a Inglaterra para ayudar a los ingleses en un ataque a Dieppe. En Londres se publicará el relato de su viaje a La Florida, y su éxito animará a los ingleses a organizar una expedición al lugar, que pone en guardia a los españoles. El proyecto de una nueva expedición se suspende al conocerse el triste final de Charlesfort. En efecto, al abandonar los cultivos, los franceses de la fortificación dependían de los suministros indígenas, los cuales acabaron cansándose. Las relaciones se deterioran, la discordia se adueña de una guarnición hambrienta, que asesina a su capitán, y decide construir un barco para regresar a Francia al ver que no llega refuerzo alguno en todo el año de 1563. Al mando del piloto Barré, los supervivientes emprenden el viaje. Las tempestades los acosan y las calmas los consumen. En una situación extrema, se ven obligados a comerse a uno de sus compañeros. Finalmente, una roberge inglesa los recoge. La noticia de esta aventura llega a Londres. Los ambientes cortesanos de Inglaterra, los armadores y los humanistas muestran interés por las descripciones de La Florida. El episodio muestra hasta qué punto Normandía, la zona oeste de Francia, está vinculada a las potencias protestantes del norte y desempeña un papel inevitable dentro del desplazamiento desde el monopolio ibérico hacia esta zona de las actividades de exploración a lo largo del siglo XVI.

Ribault estaba todavía en Londres cuando Coligny decide una segunda expedición a La Florida. Se confía el mando a Laudonnière, que ya había mostrado su capacidad como capitán de un navío de guerra del rey. Los Soubise debieron de ser sus protectores. Se selecciona a

los oficiales y se destinan 100.000 libras para la empresa. Los voluntarios, artesanos, soldados y marineros, se embarcan en tres naves, el *Ysabeau*, de 100 toneladas, y el *Petit-Breton* y el *Faucon*, más pequeños, que parten de El Havre y, tras dos meses de travesía, incluidas las escalas en Canarias y en las Antillas, llegan al río de Mayo el 23 de junio de 1564.

La relación de Laudonnière es una fuente excepcional sobre la expedición, como también los grabados que acompañaron a la edición impresa por los hermanos de Bry, realizados siguiendo las acuarelas pintadas por Jacques Le Moyne de Margues, pintor de oficio, que se hizo arcabucero para poder acompañar a la expedición a La Florida.

Los indios, «emocionados por la alegría», y su cacique, Satuiova, dispensan una buena acogida a los franceses. La columna de la expedición anterior todavía sigue en su sitio. Tras un reconocimiento por el norte, Laudonnière decide fijar el asentamiento en el río de Mayo, «de un entorno tan placentero que los de humor melancólico se verían obligados a cambiar su natural», según afirma. Se fortifican en una isla próxima a la orilla. El asentamiento recibe el nombre de Fort-Caroline. Laudonnière envía entonces al *Ysabeau* a Francia para que informe, y se queda con las dos naves pequeñas que, al tener poco calado, maniobran bien en la costa.

En los meses siguientes, algunos destacamentos franceses remontan el río para explorar el continente e intervienen en las disputas indígenas, presionados por unos y otros. Le Moyne de Morgues realiza dibujos de los salvajes y toma notas de sus costumbres, su alimentación, basada en «comadrejas, murciélagos, saltamontes, arañas, gusanos, moscas, piojos crudos, cocidos o fritos» [5], su antropofagia, sus luchas y sus torturas. De Soto había hablado de la existencia de montañas en el interior donde había oro. En su busca parten hacia el norte y los Apalaches. Algunas barcas llegan a la región donde se hallaba Charlesfort. Uno de los exploradores, La Rocheferrière, regresa con lingotes, algunas piedras de valor y la promesa de alianzas con los indios, si los franceses deciden avanzar hacia los Apalaches.

[5] A pesar de la repugnancia que provoca entre los europeos la sola mención de tales «alimentos», sabemos que el consumo de insectos permite a algunas poblaciones con sistemas de vida primitivos luchar contra algunas enfermedades carenciales. El consumo de saltamontes en África es un ejemplo sobradametne conocido.

De hecho, cuando las columnas de exploradores regresan, el escenario de las disensiones de la Francia antártica, en un grupo cerrado, se repiten: los franceses están consumidos por las fiebres y los indios, cansados de alimentar a unas gentes que no trabajan la tierra y no reciben por mar nuevas mercancías para hacer intercambio. La indisciplina y las conspiraciones minan la autoridad de Laudonnière, también enfermo, que reacciona para dar ejemplo con severas medidas, que crearán mayor descontento. Los barcos que al fin hicieron escala en el río de Mayo regresan a Francia con las protestas contra Laudonnière. El capitán es, pues, descalificado en la corte de Francia, mientras los españoles preparan una dura respuesta.

Algunos rebeldes franceses, hartos de Fort-Caroline, habían partido a bordo de dos barcas con intención de conseguir por su cuenta algún botín en el mar de las Antillas, aventura que les parecía más prometedora. Capturados por los españoles, los rebeldes les informan sobre la colonia francesa. Ésta ya no está en condiciones de enviar expedición alguna a las montañas de oro. El hambre martiriza a los franceses, «cuyos huesos estaban ya tan próximos a la piel, que en algunos sitios la traspasaban».

Los colonos estaban trabajando en la construcción de una nave para regresar, cuando apareció el inglés Hawkins en el río. Éste realiza algunos intercambios, abastece a los franceses y les propone la repatriación. Los franceses desconfiaban de las operaciones de sus rivales ingleses, y prefieren regresar por sus propios medios, así es que le compran a Hawkins una nave antes de que éste parta.

El 28 de agosto de 1565, Laudonnière abandona Fort-Caroline, en el momento en que Ribault entraba en el río con seis embarcaciones, algunos gentilhombres, 600 soldados, un centenar de artesanos, mujeres y un pastor; es decir, toda la gente necesaria para iniciar una colonia. Ribault queda al mando y Laudonnière debe regresar a Francia para rendir cuentas al almirante.

La reacción española precipita los acontecimientos. El mismo día de la llegada de Ribault al río de Mayo, el 28 de agosto de 1565, día de San Agustín, el adelantado Pedro Menéndez de Avilés, encargado de la recuperación por Felipe II, que había reafirmado sus derechos sobre La Florida, se situaba a unas 100 millas el sur de Fort-Caroline, en un punto que se denominaría San Agustín, en el puerto natural que los francesas llamaban del río de los Delfines. Había salido de Cuba

con una escuadra armada a su costa. El 3 de septiembre llega a la desembocadura del río de Mayo con los ocho buques de guerra. Aprovechando la noche, las embarcaciones francesas escapan mientras se levanta un fuerte viento. Las naves españolas tienen que huir y refugiarse en el río de los Delfines. Al no poder someter Fort-Caroline por mar, los españoles se reorganizan en San Agustín y deciden convertirlo en una base para la conquista.

Ribault quiere entonces sorprenderlos y, tras reagrupar a su gente, decide atacar por mar a pesar del peligro que representan los huracanes que se forman en esta época del año y de la oposición de los principales oficiales. Laudonnière se queda al cuidado del fuerte con los enfermos, las mujeres, los artesanos y las dos naves de Jacques Ribault, hijo del capitán. Éste se dirige mientras hacia el sur con el grueso de sus fuerzas, pero naufraga en una tempestad a la altura de San Agustín. Algunos supervivientes consiguen llegar a los bosques pantanosos de la costa, donde permanecen aislados entre las dunas.

En vista de que la mayor parte de las fuerzas francesas se han perdido, Avilés aprovecha la situación para atacar Fort-Caroline por tierra. Tras varios días de marcha agotadora, la columna española ataca al amanecer el 20 de septiembre. Laudonnière facilita la huida de los supervivientes en los pantanos, donde los recoge una chalupa de Jacques Ribault, cuyas dos naves tuvieron el tiempo justo para abandonar el lugar donde fondeaban durante el ataque. Los supervivientes parten de nuevo el 25 de septiembre. Las penalidades de la travesía acabaron con muchos de ellos. Sin embargo, los vientos llevaron a Jacques Ribault hasta La Rochela y a Laudonnière hasta Inglaterra.

En La Florida, la mayoría de los franceses que habían logrado salvarse del ataque y del naufragio fueron hechos prisioneros y ejecutados, excepto ocho de ellos, que hicieron profesión de fe católica. Los demás, en grupos de 10, fueron degollados con sable mientras cantaban los salmos. Un marino de Dieppe que escapó de la muerte relatará más tarde estos hechos a Laudonnière. La cabeza de Ribault fue expuesta en las murallas con un cartel donde el gobernador español proclamaba: Hago esto «no por franceses, sino por luteranos», pues no interesaba que derivase el incidente en una guerra entre ambas coronas. El hecho de que los protestantes franceses fueran calvinistas en lugar de luteranos importa poco. La cuestión es de mentalidad general, de las actitudes que provoca la propaganda y la violencia contra el que se

desvía de la norma. El celo por defender los derechos de Dios, que son los de lo absoluto, los de la verdad, no pueden conformarse con soluciones a medias, con gestos humanitarios [6]. La política se deja guiar por las ideologías. La identidad católica española considera al protestante como un luterano, los mismos que saquearon Roma con el condestable de Borbón, y Francia es una tierra de impíos. Medio siglo después, tras el edicto de Nantes que pacificaría Francia, pero permitiría que los protestantes se quedaran y practicasen su religión, las antiguas compañeras de Santa Teresa de Ávila, que aceptan acompañar a Bérulle para fundar en Francia el Carmelo, parten como si fuesen al martirio en tierras de misión, precisamente en los albores de una etapa en la que Francia tuvo más santos canonizados por la Iglesia que en cualquier otra época. Los franceses, por su parte, consideran a los españoles marranos. De cualquier forma, la violencia se mueve con mayor impunidad en los confines de la Europa cristiana, es decir, en tierras americanas, que en el centro del sistema de la antigua cristiandad, donde el principio, incluso la práctica, de reglas nacidas de las costumbres medievales y de la caballería relativas, por ejemplo, al trato a los prisioneros, todavía cuentan en el derecho de gentes. Las reglas de este derecho estarán vigentes durante los siglos XVII y XVIII en las naciones civilizadas, cuando el nombre de Dios empieza a borrarse en las conciencias racionalistas como referente para justificar la violencia, lo cual no impide que incluso en la época de la *guerre en dentelles* sea en las colonias, por tanto en los límites externos del sistema, donde no sean muy escrupulosos en los procedimientos utilizados, hasta los enfrentamientos del siglo XVIII.

El asentamiento francés en La Florida no llegó a durar dos años. El intento y las inversiones terminan en un fracaso. La propaganda se hace dueña de la situación. Los contemporáneos señalaban, ya entonces, que los protestantes brillaban en la guerra de libelos. Los reformados de Francia e Inglaterra infamaban la actuación española. Un superviviente, el carpintero Le Challeux, manda imprimir en 1566 la *Exposición de la historia de La Florida, donde se incluye la crueldad de los*

[6] Sobre la interpretación de la violencia religiosa y la tipología de los suplicios infligidos al adversario, y que difieren entre los católicos y los protestantes, suplicios disuasorios para unos, punitivos para otros, consultar la tesis de D. Crouzet, *La violence de Dieu*, París, 1990.

españoles contra los súbditos del rey. La opinión pública se conmociona, pero a la corte no le interesa un conflicto abierto con España y, además, Francia no está en condiciones de exigir a Felipe II una satisfacción que éste no está dispuesto a conceder, pues considera que ha ejecutado a unos piratas.

Dominique de Gourges, gentilhombre gascón, se toma la justicia por su mano. Prisionero en el famoso asedio de Siena, defendida por Monluc para el rey de Francia, Gouges estuvo condenado a galeras en naves españolas, fue capturado por los turcos, y más tarde, liberado por una galera de Malta. Vende, pide préstamos, equipa dos roberges y obtiene de su antiguo jefe, Monluc, por entonces lugarteniente del rey en Guyena, un permiso de navegación para atacar a los negros de Benin. A finales de agosto de 1567 zarpa de Royan con 80 marinos y 100 arcabuceros. A la altura de Cabo Verde, toman los alisios, abandonan resueltamente la costa de África y, en las Antillas, evitan las escalas para no ser reconocidos. Todos se enteran entonces de la finalidad de la expedición y quieren echarse sobre los marranos sin fe que pasan a cuchillo a mujeres y niños. Otra vez la propaganda. Los indios, antiguos aliados con los que vivía un joven de 17 años huido de la matanza, sellan la alianza con los franceses, a los que reconocen como tales al oírles cantar los salmos en la versión del poeta Clément Marot, como los antiguos colonos hugonotes.

La antigua fortificación francesa, llamada San Mateo, está defendida por dos reductos a ambos lados del río. Se toman el 24 de abril de 1568. El 29, la guarnición, tras volar el fuerte, cae prisionera cuando intenta hacer una salida. Algunos supervivientes logran replegarse al sur, hacia San Agustín. Los cerca de 30 prisioneros aguantan la reconvención de Gouges que, seguidamente manda prenderlos y escribe en la parte posterior del rótulo del gobernador español: «No lo hago por españoles ni por marranos, sino por traidores, ladrones y asesinos».

La expedición no tenía como fin la colonización; tras vagas promesas de regreso al cacique, Gouges leva anclas el 3 de mayo y regresa a La Rochela y, más tarde, a Burdeos, donde es aclamado como vencedor. Coligny defiende a este católico, mientras el cardenal de Lorena quiere castigarle para satisfacer a España.

Las expediciones a Ultramar, que hubiesen podido desviar de Francia hacia la colonización las ansias belicistas de los partidos, se abandonan. Se reanudan las guerras de religión, de las que el católico

Monluc dice refiriéndose a los protestantes: «Nosotros vencemos gracias a las armas, pero ellos vencen gracias a esos endiablados escritos».

Los proyectos navales de la reina y de Felipe Strozzi fracasan en la derrota de la flota francesa en las Azores y tropiezan con la *Saint Barthélémy* y la muerte de Coligny. Gourges luchó contra los protestantes de La Rochela y sus aliados ingleses en 1573, escribió el relato de sus aventuras y murió en 1582, tras rechazar entrar al servicio de Isabel I. Laudonnière había muerto en 1572, probablemente convertido al catolicismo, como Thévet. Por eso los protestantes no publicaron hasta su muerte su *Histoire notable de la Floride.* La segunda edición se debe a los hermanos de Bry, y data de 1591. En esta etapa, no se interrumpen las iniciativas individuales en América, que siguen enfrentándose al monopolio de España, cuyo rey, también lo es de Portugal, por tanto de todo el Ultramar. Las gentes de Normandía, de Poitiers y de Gascuña son en estas aguas las precursoras de los ingleses, que sabrán mantenerse allí. Cerca del actual Jaksonville el museo de Fort-Caroline conserva el recuerdo de los que fueron La Florida.

La actividad de los franceses en Brasil a finales del siglo xvi [7]

El fracaso de Villegaignon desvió los recursos hacia La Florida, pero no por eso se abandonó Brasil. Strozzi financió algunas expediciones puntuales de reconocimiento, con fines militares. El cartógrafo normando Jacques de Vaux de Claye tomó parte en estas misiones y trajo consigo dos excelentes portulanos de la región de Río y del Marañón, por las que los franceses se interesarán cada vez más. En 1567, Jacques de Vaux escribe un *Vrai portrait de Genèvre et du cap de Frie,* y en 1579 elabora una *Carta* de la costa desde el Marañón hasta el río San Francisco. En ella se menciona el hecho de que entre Pernambuco y el río de la Cruz, hay disponibles 10.000 salvajes que pueden servir para luchar contra los portugueses.

A partir de 1584, gracias a los reconocimientos de la región del Amazonas, se irán sustituyendo los antiguos asentamientos franceses en

[7] Sobre esta cuestión ver La Roncière, *op. cit.*, tomo IV, pp. 168-169, 272-339, y ss., e *Historia naval brasileira*, tomo II, pp. 435 y ss., nota 155, donde quedan establecidas las cifras.

Brasil por esta zona. Los normandos buscan allí una compensación. La obstinación de los círculos mercantiles 30 años después del fracaso de Villegaignon prueba que al menos las perspectivas de rentabilidad de los armamentos a Brasil justifican el riesgo que supone la reacción luso-española. La prosperidad del puerto de El Havre se debió en gran parte a la continuidad de este comercio con Brasil y América Central. Entre 1571 y 1610 (final del reinado de Enrique IV), zarpan 363 naves, sólo desde el puerto de El Havre, con destino a Brasil y Perú. Cerca de la mitad de ellas, es decir 168, fueron a Brasil. El máximo número de armamentos se realiza en el período de 1571-1588: 200 naves de las 363 existentes, y sólo 163 en el período de 1588 a 1610. Lo cierto es que, al haberse firmado la paz con España en 1598, los súbditos de Enrique IV no pueden llevar a cabo una actividad demasiado visible en los países del monopolio ibérico.

Habida cuenta de los años en que los armamentos son nulos, 1594, 1599 y 1608, la media es, por tanto, de seis naves al año en el primer período. En el segundo, son entre cuatro y cinco las naves que salen de El Havre sólo hacia Brasil, y el doble las que salen hacia América Central y Brasil como destino reconocido. Sin embargo, en estos 40 años, la actividad de Normandía no se limita a El Havre. Respecto a Ruán y Honfleur no disponemos de estudios fiables. Pero sabemos que en 1576 salen de El Havre seis naves con destino a Perú, lo cual no excluye Brasil como segundo destino, y también salen de Honfleur seis naves hacia la misma zona. Son muchos los contratos de armamento que aún no han sido rescatados de los archivos; sin embargo, podemos deducir algunos datos: desde el fracaso de Villegaignon hasta la muerte de Enrique IV, a lo largo casi de medio siglo, al menos 500 barcos normandos mantienen y desarrollan los tradicionales vínculos comerciales con Brasil, aunque estos centros del comercio se desplacen a lo largo del período de sur a norte. A estos normandos habría que añadir los marinos de La Rochela, sobre todo durante el reinado de Enrique IV y en el camino abierto por La Villaudoré. Ya hemos visto que el viaje marítimo hacia Brasil es algo habitual y relativamente fácil, como demuestran las cifras de los seguros marítimos, y abre vínculos más profundos de lo que podríamos pensar a través del estudio exclusivo de los grandes viajes conocidos o de los intentos oficiales de colonización, lo cual supone reconocer su auténtico valor a estos últimos, que en lo relativo a la difusión de conocimientos a tra-



Carta de Brasil, por Jacques de Vaulx de Claye. Reproducción en Mollat-Habert, p. 202. B. N. París.

vés de los descubrimientos y la influencia ejercida en las mentalidades, no desempeñan quizás un papel esencial.

Aprovechando los contactos permanentes mantenidos entre Francia y Brasil, muchos marinos se instalan en la costa brasileña aprovechando la buena acogida de las tribus, que se sienten así apoyadas en su lucha contra los portugueses. Los franceses ayudan con sus armas a los tupí-imbas. En 1574, las incursiones de los tamoios de Cabo Frío todavía ponían en peligro la seguridad de los portugueses en Río de Janeiro. El bloqueo de Cabo Frío, iniciado entonces, no era total, ya que al parecer, en 1599, el capitán Postel, de Dieppe, comerciaba allí cuando fue atacado por una flotilla portuguesa. Las tribus emigran hacia el norte, hacia el Marañón y Pará. Cuentan con el apoyo de los franceses, a los que se unen un puñado de ingleses. Según el padre Anchieta, el comercio francés en 1584 se concentraba en el norte de Recife, en Paraíba. El contacto a través del Sergipe no se perdió hasta 1590. Hasta finales de siglo, algunos franceses alentaron la resistencia de los indios potuguaras. Los portugueses que fundaron Natal en la Navidad de 1597 reconocieron en las filas de los indios a 50 arcabuceros franceses. Todavía en 1603, el avance de los portugueses hacia el Marañón tropezaba con las tribus apoyadas por los franceses. Uno de ellos, monsieur de Monbille, impidió el paso a una columna portuguesa.

Así pues, durante un siglo, a partir de 1504, los navegantes franceses están presentes y se muestran activos, aunque sea de forma esporádica, en la costa de Brasil, desde la bahía de Río hasta el cabo de San Roque. A finales de siglo, los franceses se aliaban en Brasil con los ingleses, o bien operaban por su cuenta. El inglés Lancaster, asediado por los portugueses en Pernambuco, de la que se había apoderado, recibió la ayuda de una flotilla de cinco buques franceses el 29 de abril de 1595 mientras Raleigh regresaba de Inglaterra. La región de la Amazonia, todavía poco conocida, va a centrar los sucesivos esfuerzos que intentan mantener la Francia antártica. En noviembre de 1584, Jacques de Vaulx de Claye recibe 50 escudos por una misión oficial de exploración del río de las Amazonas, donde ya en 1579 hablaba de la existencia de oro. Por orden del almirante, parte con el capitán de Coquigny a bordo de la nave de Guillaume Le Héricy de Pontpierre hacia esta región donde ya había algunos ingleses.

Enrique IV, en guerra con España hasta 1598, recibió la propuesta de renovar su flota, muy mermada durante las guerras de religión. El

plan consistía en construir, con una inversión de cuatro millones, 30 buques con una novedad técnica que afectaba a la impermeabilidad de la tablazón, y en conseguir 1.140 piezas de artillería y 2.700 hombres preparados y formados. La paz y las exigencias de la reconstrucción interna resuelven en otro sentido. A pesar de ello, Enrique IV aprobó la expedición de un capitán de La Rochela, Toussaint Conen de La Villaudoré, que recibió 60.000 escudos en enero de 1597 para formar una armada que atacaría Paraíba en julio. Algunos franceses fundaron allí un establecimiento, otros marcharon para atacar Honduras. Es la época en que la obra de Raleigh reactiva el espejismo de Eldorado. Entre 1597 y 1602, holandeses e ingleses despliegan su actividad en las regiones de América ecuatorial. Los franceses, por entonces aliados suyos y muchos de ellos protestantes, preceden, acompañan o siguen a sus empresas. Junto a las gentes de La Rochela, encontramos, como siempre, a algunos normandos, los capitanes Guérard y Riffault, y gentes de las provincias del centro-oeste, como Charles del Vaux. Las exploraciones que llevaron a cabo en la Amazonia son un preludio al proyecto de Enrique IV de crear una colonia en esta zona. Tras los reconocimientos y exploraciones necesarios, el intento se materializa durante la minoría de edad de Luis XIII, después de 1610.

Se pasaba, al cabo de un siglo, de la «Francia antártica» a la «Francia equinoccial».

Capítulo V

LAS REPERCUSIONES DEL DESCUBRIMIENTO

Tras un siglo de descubrimientos, el balance de los conocimientos adquiridos y divulgados en Francia por los franceses es a un tiempo positivo y decepcionante; en cualquier caso, limitado por estar lleno de ambigüedades. Limitado, porque entonces los turcos interesaban más que los indios, como ya han señalado Atkinson y Julien. El *Bref Récit* de Cartier sólo tuvo una edición.

Las cosas cambiaron, sin duda, después de Lepanto. Las ediciones sobre América se multiplican en Francia y fuera de ella, y los hasta los mismos turcos se interesan por las nuevas tierras y sus productos, al igual que por los hombres que afrontan los peligros de la mar para ir a buscarlos.

Cuando triunfa el humanismo, en la segunda mitad del siglo, crece el interés por los mundos lejanos, sus productos y sus habitantes. Los franceses, los que hacen el viaje y recogen los resultados; marinos, comerciantes, clérigos, soldados y autores, participan en este entusiasmo y divulgación del descubrimiento en el ámbito europeo, aun cuando el olvido caiga con frecuencia demasiado pronto sobre sus empresas a causa de la incuria política, la falta de perseverancia, de prudencia y de reserva, y la mala conciencia o el desinterés. Estas gentes propagan la imagen de una América que en el lenguaje corriente se llamará todavía, durante dos siglos, las Indias, occidentales, como a veces se ven obligados a aclarar. Hacia 1570, nadie se equivocaba al evaluar la magnitud de las Américas. La novedad se acerca a lo más antiguo. El nombre de América se impondrá tras un largo período de aclimatación, cuando, mucho después de la muerte de Amérigo Vespucci, no hay en ello precisamente nada nuevo.

A través del intercambio y el contacto, las repercusiones del descubrimiento afectan al ámbito material, físico y humano, al de los cuerpos; al ámbito intelectual de las ideas, del mito, de las representaciones y, por último, al de las almas a través de la propagación de la fe y la misión.

Intercambios materiales, resultados económicos y humanos

Los asentamientos franceses en América fueron esporádicos. Durante el siglo XVI ninguno fue duradero. Sin embargo, a lo largo de todo el siglo, y de forma continuada, los marinos franceses trajeron palo rojo de Brasil y pescado de Terranova. Madera y raíces tintóreas, que no sólo alimentaban a las industrias de paños del noroeste europeo y a las poblaciones costeras, penetran también, junto al bacalao, hasta Italia y la zona oriental del Mediterráneo.

Durante tres siglos al menos, el bacalao será un producto básico en la alimentación y, una vez salado, abastecerá los mercados urbanos del interior. La pesca en los bancos del Atlántico norte es una dura escuela para las gentes de la mar. Allí se forman, y más tarde, el rey recogerá los beneficios, cuando estos marinos sirvan en sus naves, Ellos llevan al reino un producto considerado indispensable y que constituye uno de los alimentos básicos de los mismos marinos. Junto con las galletas, el bacalao forma parte del avituallamiento en todos los barcos de cualquier país y en cualquier mar del globo.

Para garantizar el flujo de recursos del Nuevo Mundo hacia la vieja Europa no es necesario colonizar. La experiencia y las costumbres adquiridas permiten a los marineros aprovisionarse en fuentes que conocen y tratan de preservar frente a sus competidores. A pesar de la dureza de los portugueses en guardar su monopolio, la persistencia de armamentos franceses hacia Brasil, y en proporciones de rutina, prueba que, a comienzos del siglo XVII, los beneficios todavía compensaban a un comercio que había llegado a ser tradicional.

Los otros productos que traen los franceses de América son más un complemento que unos recursos regulares. Los animales exóticos, zagüís y guacamayos, si es que logran sobrevivir a la travesía, encuentran comprador entre los coleccionistas europeos. Plantas, bálsamos, vulnerarias y especias sustitutivas de las de Oriente constituyen un complemento in-

teresante en la carga para los barcos de escasa capacidad, que deben, en este caso, rentabilizar su recorrido con productos que, con escaso volumen, supongan un importante beneficio añadido. El abastecimiento se hace directamente de los indígenas o bien se hacen capturas en la mar a los adversarios y competidores. El atractivo de estos recursos, menos regulares y seguros que la madera o el pescado, rara vez justifica por sí solo un armamento, a menos que sean corsarios y prefieran los riesgos de un combate quizá lucrativo a los del acopio directo.

Queda el azúcar: la economía de plantación exige colonización, traslado e inserción de mano de obra, exportación de mercancías pesadas y, finalmente, nuevos tipos de barcos, los mismos que adoptarán los holandeses en el siglo XVII, más grandes y con mayor capacidad que los barcos utilizados normalmente en el siglo XVI por los pescadores y armadores franceses.

Los conocimientos náuticos condicionan a través del transporte la naturaleza de los intercambios. A su vez, los recursos descubiertos o explotados influyen sobre la construcción naval. Los nuevos cultivos modificarán la agricultura y la alimentación de Europa.

Finalmente, los metales preciosos adquieren una creciente importancia con la planificación del comercio desde Sevilla a través del Atlántico [1]. Pero los franceses apenas se acercan a las fuentes. Junto a ingleses y holandeses, unas veces como aliados, otras como rivales, los franceses se dedicarán al saqueo en la ruta de los alisios, cerca de las islas del Atlántico y en las Antillas, que para las embarcaciones a vela, y debido a los vientos y corrientes, son un eje de intercambios entre Europa y América. Las bases del filibusterismo se asientan a finales del siglo XVI, y los franceses, por entonces protestantes muchos de ellos, también participarán en ello.

El armamento marítimo de poniente supone en esta etapa una parte secundaria, pero importante como valor añadido, en el comercio y en los intercambios con el Nuevo Mundo. Guinea, en realidad la costa de África occidental, es el destino que se menciona en los contratos en primer lugar. A menudo es una escala, a veces incluso una meta que se basta a sí misma, dentro de las rutas del Atlántico que

[1] Véase P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, 12 vols. París, 1955-1960 y *Les Amériques, XVI, XVII, XVIII, siècles*, París, 1976.

conducen a Brasil, a «la isla de Brasil» y Perú, como se dice en las actas notariales. Las Azores son un eje de circulación transatlántica.

¿Qué es lo que se trae a cambio de los productos raros o útiles de América? Abalorios, *rassades,* como los llaman en el siglo XVIII, telas y baratijas, sobre todo objetos de hierro, clavos, agujas, hachas, podones, anzuelos, instrumentos que los indios guaraníes aprenderán a forjar con el tiempo, pero de los que carecen de momento, más aún que de la sal. Los europeos son conscientes de la desigualdad en el intercambio. Pero, los indígenas piensan que, por la entrega de víveres frescos o incluso la tala de palo brasil, la desigualdad les beneficia a ellos. Todo depende del punto de vista: lo que escasea se valora más. Un negocio es bueno cuando ambas partes lo consideran provechoso.

La versión francesa de Pigafetta de la primera vuelta al mundo nos lo demuestra. La expedición de Magallanes entra en contacto en Brasil con los indígenas del cabo San Agustín, que

> daban por un cuchillo [...] cinco o seis gallinas [...] y por una campanilla o una aguja de coser velas, daban un serón lleno de un fruto llamado patata, el cual tiene el sabor de una castaña y el tamaño de un nabo. Y por un rey de la baraja, parecida a las que se usan en Italia, me dieron cinco gallinas y pensaban haberme engañado [2].

Tras un siglo de contactos con los tupí-imbas, he aquí lo que escribe en 1614 el padre Yves d'Évreux sobre el recibimiento que dispensan los brasileños a los franceses y las ventajas que aquéllos piensan obtener:

> si existe en el mundo algún pueblo dispuesto a recibir bien a su amigos [...] los tupinambos deben de ir a la cabeza con respecto a los franceses»; –y añade– «aquí llegan las naves de Francia, tendré un buen compadre que me dará hachas, cuchillos, podones, espadas y vestiduras, y yo le daré a mi hija, iré a cazar y a pescar para él [...] seré rico, pues escogeré un buen compadre que tenga muchas mercancías. Y diciendo esto, se golpean las nalgas y el pecho en señal de alegría [3].

[2] L. Peillard, *Antonio Pigafetta, premier voyage autour du monde par Magellan*, París, 1964, p. 95.

[3] Y. d'Évreux, *Voyage au Nord du Brésil fait en 1613 et 1614*, ed. por H. Clastres, Payot, París, 1985, pp. 196-197.

Las relaciones no se deterioran hasta que se instalan de manera estable en La Florida, Canadá o incluso Brasil, cuando los indígenas son utilizados sin recibir ningún beneficio a cambio de su trabajo o sus víveres, salvo la ayuda que les proporciona la tecnología europea para vencer a sus enemigos. Ésta será la causa del fracaso en los intentos de asentamiento permanente.

Pero los viajes comerciales dan buenas ganancias. Para ello es preciso que las rutas marítimas estén controladas, que los aprovisionamientos en el lugar sean fijos y regulares, y que, finalmente, respondan a una creciente demanda europea. Debemos subrayar tres puntos a propósito de los viajes a América: el beneficio, su expansión en Europa y, por último, fuera de sus fronteras.

En primer lugar, desde el punto de vista económico, las expediciones de descubrimiento son un pozo sin fondo para los socios comanditarios, que rara vez ven compensadas sus inversiones, aunque los viajes anuales regulares sí pueden proporcionar buenas ganancias. Ya hemos visto que las inversiones alcanzan la cifra de varios miles de libras tornesas para una embarcación de unas 100 toneladas. Pero la continuidad y el número de armamentos a Brasil hasta comienzos del siglo XVII demuestran que la explotación para los franceses merece aún la pena. Los barcos que iban a explorar tenían un 50 % de posibilidades de regresar; pero en la fase de explotación las posibilidades de regresar con una buena carga son para los armadores del 75 %. Las tarifas de los seguros marítimos así lo demuestran.

Más adelante, las zonas europeas que participan directamente en el viaje son cada vez más amplias. A los ibéricos o italo-ibéricos del primer período, se suman, cada vez en mayor número, franceses, alemanes, holandeses e ingleses. En las zonas señaladas, los marinos franceses tienen ya sus costumbre hechas. Frente a la emulación, la competencia y las rivalidades internacionales, el monopolio sólo opone una barrera jurídica, frecuentemente transgredida sin el uso de la fuerza.

Desde Normandía hasta las costas del mar del Norte, el noroeste de Europa responde a la llamada de las remotas tierras americanas. Los protestantes que acuden son muchos, a veces mayoría. A las oportunidades de conseguir beneficios, se suma el enfrentamiento con la España de Felipe II, apreciable en el caso de las Provincias Unidas, de Inglaterra o de la Francia de las guerras de religión. Los navegantes franceses, especialmente los normandos, desempeñan el papel de me-

diadores en esta diversificación de costas europeas que mantienen un contacto con América, siempre renovado.

En resumen, la competencia rompe barrera y amplía los horizontes. El poniente europeo no es la única zona interesada en los viajes de América. El Báltico y el Mediterráneo también participan, al menos indirectamente, desde finales del siglo XVI. Quizá Lepanto fortaleció y estabilizó la frontera entre el Islam y la Cristiandad, pero las partes enfrentadas del antiguo imperio romano se comunican entre sí a través de los productos americanos. Los intercambios internacionales, incluso en la modalidad de hostilidades, se van ampliando por la vía marítima hasta alcanzar una economía mundial. La Francia marítima se mantiene quizás en un papel secundario en relación al volumen continental, pero tiene su lugar, aunque sea intermedio, y participa en la ruptura de barreras, en la circulación y en la ampliación de los intercambios.

En esta Francia marítima, la presencia de las nuevas tierras se impone rápidamente en la vida cotidiana. Los marinos, sus familias y las poblaciones costeras despiertan a lo exótico, son su público, más numeroso en el interior del país, a través de los relatos difundidos por la imprenta. Así, el friso de la iglesia de Saint-Jacques, de Dieppe, representa ante los ojos de los sencillos fieles la fauna y la flora de Brasil y las costumbres de los indígenas, de acuerdo con las informaciones traídas al país por los marinos que han hecho el viaje. Igualmente, cuando los habitantes de Ruán pasaban ante la casa llamada «la isla de Brasil», podían hacerse una idea del comercio de madera con la que la industria de paños de su ciudad obtenía parte de sus recursos: en dos bajorrelieves se representaba la obtención del palo brasil en la selva por indígenas desnudos, la tala y el transporte en canoas, donde unos europeos barbudos recogen la carga para llevarla a su barco, anclado cerca de la orilla. Finalmente, poetas y hombres de letras cantarán las virtudes de Brasil. Los versos conmemorativos de la fiesta brasileña de 1550, quizá fueran escritos por Maurice Scève. Más tarde, Ronsard y Montaigne tomarán el relevo.

Los vínculos humanos

La circulación no sólo atañe a los bienes, productos y capitales, sino también a las personas. Los marinos, en especial los franceses, po-

nen en contacto e intercambian civilizaciones diferentes, culturas con niveles distintos. Científicos o intelectuales, como Nicolás Le Fèbvre, compañero de Gonneville; gentes de la Iglesia, clérigos o reformados, como Thévet o los protestantes franceses de Brasil y La Florida; gentes de armas, nobles, caballeros o soldados; gentes de mar, capitanes, simples marineros, corsarios o aventureros, pajes, grumetes o huérfanos recogidos en Normandía, llevados e instalados como intérpretes entre los salvajes; humanistas y letrados o, por el contrario, gentes humildes que sólo tienen acceso a la cultura oral o gestual; pintores y geógrafos; narradores de relatos fantásticos; en fin, todos los franceses que marcharon a Brasil, La Florida y Canadá a lo largo del siglo XVI aportaron, cada uno en su nivel, un testimonio que en conjunto constituye un material etnológico de primera mano, reforzado por la presencia constante de indios «salvajes» en la Francia costera.

Estos indios no son sólo un fenómeno de feria que se exhibe de vez en cuando en la corte como un testimonio vivo. A lo largo del siglo, son decenas, incluso centenares, los que fueron llevados a Francia después de Esomericq. Por lo general, suelen recibir el bautismo. A menudo mueren a causa de las enfermedades que contraen durante la travesía o ya en Europa sin poder regresar a sus tribus. Gonneville trajo consigo al hijo del jefe Arosca. Verrazano capturó a muchachos indios. Cartier retuvo en Francia durante un tiempo a los dos hijos de Donnacona. Estos hechos testimonian una voluntad recíproca de intercambio. Algunas veces los indios eran capturados y embarcados a la fuerza. Así lo hacen Verrazano y Cartier en su segundo viaje. Pero generalmente, se les hace la promesa, y la intención es sincera, de devolverlos a su tierra en un próximo viaje. Lo cierto es que estos indios serán imprescindibles como intérpretes. Al aprender el francés y los rudimentos de la religión, podrán llevar su testimonio ante sus compatriotas. Después, y con esta intención, parten por propia voluntad, ofrecidos por sus jefes a los capitanes franceses, con la esperanza de que los conocimientos técnicos aprendidos en Europa, sobre todo en artillería, conseguirán que la tribu sea poderosa tras su regreso. Esto es lo que pensaba Arosca, padre de Esomericq; es la esperanza explícita de los tupí-imbas, según el padre Yves d'Évreux. El propio capuchino, además, se sirve de un huérfano normando de 15 años como intérprete ante los salvajes, con los cuales ha vivido. Quiere enseñarles las verdades de la fe. Lo más seguro es que el joven, catequizado de forma in-

suficiente antes de su prematura salida de Francia, no fuese capaz de transmitir los dogmas en lengua tupí-guaraní.

El primer lenguaje es el de los gestos. Los franceses depositan sus regalos en la orilla; los indios, una vez superado el primer momento de estupor o desconfianza, los aceptan, a veces con una sonrisa. La inspección física recíproca da lugar a la descripción por parte de los franceses. Unos y otros se imitan para romper el hielo. Muy pronto se harán sencillos vocabularios, como el de Pigafetta, a fin de pasar del conocimiento inmediato a las claves imprescindibles para el futuro.

El relato de Verrazano sobre la tierra de la Annunziata es ejemplar:

> Habíamos enviado a nado a uno de nuestros jóvenes marineros con alguna pacotilla. Cuando estuvo a cuatro brazas de aquellas gentes, les lanzó dichos objetos. Pero, cuando quiso regresar, fue arrojado a la orilla por las olas.

Los indios se apoderan del muchacho que, aterrorizado, empieza a gritar.

> Los otros, mientras tanto, gritaban también en su lengua para persuadirle de que nada debía temer. Después, tras depositarlo sobre la arena, al sol, al pie de un montículo, le dieron muestras de su admiración contemplando la blancura de su piel y examinando todo su cuerpo. Le despojaron de su camisa y de las calzas, y le dejaron desnudo, tras lo cual le acercaron al calor de una gran hoguera que habían encendido. Viendo esto, los marinos que estaban en la chalupa quedaron espantados, como sucede cada vez que se hallan en presencia de algo nuevo [4], creyendo que aquellas gentes querían asar a su compañero para comérselo.

Pero los indios se limitaron a reconfortar al marinero y, «lo acompañaron hasta el mar con grandes muestras de amistad, abrazándolo estrechamente». Luego se retiran para que el muchacho se tranquilice y pueda volver a embarcar.

[4] Pasaje en Ch. A. Julien, *Jacques Cartier. Voyage au Canada*, pp. 80-81. Giovanni se muestra crítico con la mentalidad de las gentes de mar. Recordemos que, más adelante, en una isla del Caribe, su destino será precisamente el que ese día temían los marineros con respecto a su compañero.

> El joven observó las siguientes peculiaridades de esta gente: eran de tez oscura, como los anteriores, y piel muy reluciente. De mediana estatura y rostro alargado, el cuerpo y los miembros eran mucho más finos; eran menos fuertes y de espíritu más vivo que las tribus encontradas más al sur.

El trato regular, el comercio y la ayuda en las guerras locales permiten conocer las costumbres, las ceremonias y las escenas de antropofagia. Se describen los rasgos etnográficos tanto de los indios de Brasil como de los de América del Norte, las diferencias entre las tribus, sus enfrentamientos, la diversidad e independencia de las lenguas de América, aunque la impresión primera del descubrimiento era, como es natural, la de una amalgama.

Los indios, por su parte, evolucionan al cabo de un siglo de asimilación de la cultura europea. En el caso de los franceses, las relaciones rara vez llegan a un enfrentamiento abierto, pero sí se deterioran en caso de instalación permanente en tierra.

En 1504, Gonneville deja atónitos a los carijos con «la artillería, los espejos y otras cosas que veían en el barco y, sobre todo, porque a través de un billete que enviamos desde el barco a los tripulantes» que estaban en tierra «les hacíamos saber lo que queríamos, no pudiendo explicarse cómo podía hablar un papel. Esto les hacía temer a los cristianos» [5]. Los indios que vieron las primeras naves creyeron también que las chalupas eran las crías de la embarcación, y que ésta las amamantaba cuando se recogían las chalupas a bordo. Estas reacciones de los indios las conocemos por lo que nos cuentan los europeos. Pero la ingenuidad inicial desaparece pronto. Ahora, cuando llega un barco, ya saben con quién se van a enfrentar, qué pueden esperar en cuanto al comercio o al apoyo en los intereses de la tribu. La tribu que captura a Hans Staden sabe distinguir a los europeos amigos de los enemigos. La barba negra se considera de portugués y su propietario acaba en el asador. La barba rubia se considera de normando, de amigo. Así, nuestro alemán, de pelo rojizo, aunque fue capturado en un barco portugués, quedó en suspenso, bajo el beneficio de la duda, y pudo escapar más tarde a bordo de una nave normanda que lo recogió.

[5] Ch. A. Julien, *op. cit.*, p. 53.

La asimilación cultural recíproca queda reflejada en las anotaciones de los capuchinos franceses del Marañón realizadas a comienzos del siglo XVII. Un humanista como el padre Yves d'Évreux, formado a finales del siglo XVI, se muestra sensible ante el modo de transmisión oral: de una sociedad tradicional:

> no sólo trabajan los hombres, sino también las mujeres y los niños pequeños, para los que fabrican pequeños cestos a fin de que transporten la tierra según sus escasas fuerzas;

los tupí realizan un trabajo de desmonte de forma voluntaria, con la idea de retener a los franceses en el nuevo asentamiento de San Luis. El misionero pregunta «a algunos ancianos por qué permiten que estos niños, desnudos y tan débiles como son, trabajen, con el riesgo de resultar heridos». Tal fue la respuesta que dieron a través del trujimán:

> Nos sentimos felices de que nuestros hijos trabajen con nosotros en esta fortificación, pues, llegados a su vejez, podrán decir a sus hijos y éstos a sus descendientes, he aquí la fortificación que nosotros y nuestros padres hemos hecho para los franceses.

El religioso añade el siguiente comentario: «Este modo de enseñar a los hijos lo que sucede, suelen emplearlo para todas las cosas. De este modo suplen la falta de escritura para comunicar los hechos de siglos pasados a la posteridad» [6].

Medio siglo antes de que el padre Yves d'Évreux, Thévet manifiesta su gran interés y simpatía por los indígenas de Brasil: «los habitantes nos recibieron del modo más cortés que le fue posible [...] nos trajeron víveres en abundancia, como harina hecha de una raíz que llaman *manioc*». Thévet piensa que

> por muchos errores o ignorancia que tengan, esta pobre gente es mucho más digna de comprensión, sin comparación posible, que los reprobables ateístas de nuestro tiempo [...] pues estas pobres gentes saben que el alma es inmortal.

[6] Y. D'Évreux, *op. cit.*, pp. 41-42.

Pero Thévet no se engaña en cuanto a la inferioridad material y moral del estado considerado «natural» respecto a la civilización. Pero los civilizados pueden ser peores que los salvajes y, además, el estado salvaje evoluciona con la presencia de europeos en Brasil.

> Si preguntáis por qué estos salvajes luchan unos contra otros, dado que entre ellos no hay desiguales posesiones ni grandes riquezas y tienen tierras suficientes y más de las que necesitarían para sus necesidades, os bastará saber que la causa de sus guerras no tiene grandes fundamentos, y sólo se hacen por cumplir alguna venganza o porque dicen que son sus enemigos de siempre [...] los salvajes que defienden a los portugueses son enemigos de los salvajes que viven donde se han establecido los franceses, y al contrario.

En cuanto al rey de los indios de Guanabara, se llama Quoniambec y

> es digno de ver su palacio, que es una choza hecha del mismo modo e igual que las demás, adornada por fuera con cabezas de portugueses, pues tienen costumbre de llevarse la cabeza de sus enemigos y colgarlas en sus chozas [7].

En América del Norte, Verrazano observó con interés a los indios, sus costumbres, las chozas circulares, la alimentación, la agricultura y sus métodos de caza y navegación. Los indios le reciben amigablemente, salvo en la región de Portland, donde, según nos dice,

> nuestros gestos amigables no causaban el menor efecto en esta raza indigna cuyos hombres se entregaban, mientras nos alejábamos, a las más diversas muestras de menosprecio e impudicia que puedan concebir las criaturas más viles; nos mostraban, por ejemplo, el trasero, burlándose.

[7] A. Thévet, *Les singularités de la France Antarctique*, ed. Le Temps, París, 1981, pp. 69, 74. Sobre Thévet y su visión del mundo y de los salvajes en la Europa del Renacimiento, conviene consultar las obras de F. Lestringant, *Le Huquenot el le Sauvage*, París, 1989 y *André Thévet, cosmographe des derniers Valois*, París, 1990; para las relaciones con Hakluyt, L'atelier du cosmographe, París, 1991.

Todos los nativos no son, pues, iguales. Los de Le Refuge (región de Newport) atraen su interés, y le parecen «la raza más bella y más civilizada». No se pronuncia sobre las creencias de los indios, pues las considera totalmente primitivas.

En cuanto a Jacques Cartier, prefiere los agricultores de Hochelaga (Montreal) a los nómadas de Saguenay. Cartier tuvo que soportar él solo una larga convivencia con las gentes de Standacona (Quebec), y no idealiza los encantos de la vida salvaje. De los indios que encuentra en Gaspesia [8] dice:

> Puede decirse que estas gentes son realmente salvajes, pues son las criaturas más pobres que pueda haber en el mundo, ya que todas juntas no valen más de cinco perras, excepto sus canoas y redes para pescar. Todos van desnudos, salvo una pequeña piel.

La etnología se enriquece con estas observaciones prácticas y con las comparaciones y reflexiones de los autores de estos relatos. Ya llevaban los franceses un siglo en Brasil, cuando el padre Yves d'Évreux apuntaba:

> Se distribuyó a una parte de los franceses en las aldeas a fin de que viviesen según las costumbres del lugar, es decir, con los chetuasaps, anfitriones o compadres, y se les entregó mercancía a modo de dinero. Entre los indios esta hospitalidad o compadrazgo es muy estrecha, pues tratan al compadre igual que a sus propios hijos mientras convive con ellos, y van a pescar y a cazar para él. Es más, tenían la costumbre de entregar a sus hijas al compadre, y éstas tomaban entonces el nombre de María y el apellido del francés para indicar la alianza con ese francés, de forma que decir «María tal» era tanto como decir la concubina de ese tal.

El capuchino francés, cuando se refiere a los tupí de Brasil, se basa en las anotaciones realizadas tres cuartos de siglo antes por el dominico español Las Casas sobre los arawaks de Santo Domingo, que sin embargo eran diferentes:

> No hay en el mundo gente más resistente para el trabajo cuando hacen algo por propia voluntad [...]. Sin embargo, si se les maltrata y

[8] Ch. A. Julien, *op. cit.*, p. 145.

se les obliga a trabajar con amenazas, no harán nada de mérito; y sabiendo que es este su natural, jamás obligan a sus hijos ni a sus esclavos, sino que les llevan con mansedumbre. Los franceses se parecen mucho a ellos en esto, especialmente los nobles, que no soportan el yugo de la disciplina [9].

En esta fase de descubrimientos cada vez más amplios, los intercambios, por lo general ambivalentes, se multiplican: desde la sorpresa del «saludo lacrimoso» de los tupí, a los horrores del canibalismo; del asombro ante la ingenuidad, al rechazo ante las supersticiones; de la avidez afectiva por la novedad del otro a la hostilidad que engendran la desconfianza y la codicia, a menudo recíprocas; del deseo, también carnal, a la repulsión, también moral. En conjunto, los viajeros franceses son protagonistas de una expansión humana que ofrece un matiz bastante positivo a sus relaciones con los indios de América, aunque la presencia francesa sea secundaria en relación a la de otros europeos.

El resultado de estas descripciones es un conocimiento de la realidad india alimentado por el interés del público y su difusión en amplios sectores a finales del siglo XVI en Francia. Los reiterados intercambios ponen las bases del conocimiento positivo.

Ampliación de los conocimientos en la época del humanismo

Las nuevas tierras se conocen mejor en una Europa que se sitúa también mejor en relación a ellas. Gracias a los documentos, los descubrimientos alcanzan a otros sectores distintos a los que los han llevado a cabo. Los franceses se beneficiaron de la experiencia de italianos e ibéricos, y más tarde, fueron a su vez una fuente inapreciable de información para los ingleses y los holandeses.

Estos documentos son de varios tipos, pero todos ellos se complementan. Mapas y atlas, profusamente ilustrados, manuales, cartas de navegación, glosarios, relatos o relaciones de viaje, tratados, libros de cosmografía, como entonces se denominaba a la geografía; todos aprovechan la fuerza de las imágenes, los «libros para iletrados», pues las pinturas, grabados e ilustraciones son imprescindibles dentro de una

[9] Y. d'Évreux, *op. cit.*, p. 41.

cultura en la que la escritura es sólo patrimonio de unos pocos, como quizás esté sucediendo en nuestros días.

Todos estos documentos son el resultado de la labor de los descubridores. Los navegantes no penetran más que unas leguas en el interior del continente; pero todos realizan buenos apuntes cartográficos, siguiendo el método de los portulanos, tradicional desde el siglo XIV. En el interior, las vastas *terrae incognitae* ofrecen a los ilustradores la posibilidad de desplegar su imaginación en la decoración del mapa definitivo, con la representación de la fauna y la flora, de los salvajes y sus costumbres, según los rasgos más característicos relatados por los exploradores.

La abundante cartografía de los descubrimientos del siglo XVI ocupa en Francia un lugar privilegiado. En un país en el que el desarrollo del humanismo recupera la admiración por la antigüedad y Ptolomeo, los reyes fomentan las colecciones de mapas y mapamundis, al tiempo que se consolidan las representaciones inspiradas en las experiencias de los navegantes; es la nueva escuela de la verdad. Los franceses siguen la escuela de los italianos y de los portugueses. Francisco I se interesa por la presencia y trabajo de éstos en Francia. Sabemos la importancia que tenían Oronce Fine o los Homem, padre e hijo, cuyos mapas ilustran las colecciones de la Biblioteca Nacional de París.

Desde los globos terráqueos de Martin Behaim y Waldseemeller, en el umbral de los grandes descubrimientos, los avances se realizan en los trazados sistemáticos de las latitudes, a falta de una buena estimación posible en la longitud, y en los nuevos sistemas de proyección con el procedimiento de Mercator.

Como sucede con las demás naciones, los descubrimientos franceses quedan reflejados muy pronto en los mapas, cuya ornamentación supone todo un tratado sobre los países aludidos. Los especialistas del momento los conocen. Aun cuando su obra se perdiese junto con su barco, sabemos que en 1504, en Brasil, Le Fèbvre, compañero de Gonneville, elaboró un «retrato» de las regiones que visitó. Era uno procedimiento corriente. Las exploraciones de los Verrazano quedan recogidas en los mapas, en especial en los de Girolamo. Al regreso de su viaje a Brasil en 1551, Gillaume Le Testu trae una colección de 56 mapas dedicados al almirante de Coligny, que facilitaría el establecimiento de la Francia antártica. Igualmente, en 1585, la exploración de Jacques de Vaulx de Claye a la Amazonia preludia el establecimiento de

los franceses en el Marañón, y ofrece nuevos mapas de la región. Por último, los resultados de los viajes de Cartier aparecen en 1541, en el mapa elaborado por Nicolás Desliens, que es el testimonio más antiguo de la cartografía normanda de la escuela de Dieppe, a la que se vinculan los nombres anteriormente citados. Desde la época de Jean Roze, hacia 1544, la escuela de Dieppe se interesa especialmente por la variación magnética para calcular las longitudes en el Atlántico norte, y continuará en esta vía hasta la época de Colbert [10].

A los detalles aportados por los mapas, se suman las informaciones prácticas del cotejo de manuales y glosarios, siguiendo la tradición establecida desde la Edad Media por las *practice della mercatura* italianas. Ya hemos hablado de Jean Cordier, miembro del sindicato de comerciantes de Ruán, que negocia con productos de América. Su manual de mediados de siglo contiene numerosas observaciones prácticas sobre los atracaderos de Terranova o Brasil. En él aparecen vocabularios como los que elaboró Pigafetta. En este léxico franco-brasileño figuran palabras referentes a las partes del cuerpo, objetos de uso cotidiano, cifras y locuciones más usuales. En él podemos apreciar que los términos de enemistad son muy escasos. El comercio, en todos los sentidos del término, ensancha la mentalidad de las gentes.

Los eruditos de la época, y en ocasiones sus sucesores, hasta el siglo XIX, buscan en estas lenguas conocidas por vez primera, semejanzas con una lengua originaria y, por tanto, para ellos cercana al hebreo, lo cual permitiría a estas nuevas ciencias humanas, cuyas cosmologías reflejan lo que ellos consideran como huellas de un antiguo diluvio, recuperar los vínculos con la unidad anterior a Babel. Los humanistas de entonces mezclan, por lo general, la erudición del retorno a las fuentes judeo-cristianas y greco-romanas de la cultura con su entusiasmo por lo fantástico o, mejor, con la «singularidad» inclasificable y, a pesar de ello, comparada con los rasgos relatados por Plinio y los antiguos naturalistas.

El inventario de la Naturaleza, obra divina destinada a ser dominada por el hombre, se amplía de forma sorprendente en esta etapa de

[10] Sobre la cartografía de esta época, véase en especial la contribución de M. Mollat, en Braudel, *Le monde de Jacques Cartier...*, pp. 157 y 161-164, y Mollat y Habert, *Verrazano...*.

descubrimientos, mientras el centro de la creación, el hombre, busca su lugar interrogándose sobre sí mismo en el espejo que le ofrece la mirada de otros, hasta entonces desconocidos. Y entonces surge el enigma: ¿esos otros son hombres, dignos por su naturaleza de recibir la luz de la revelación? Los cristianos, todos, responden que sí. Los misioneros franceses actuarán en consecuencia.

Los relatos que dan a conocer a las gentes las nuevas tierras y sus habitantes se difunden a partir de la mitad del siglo XVI. *Les singularités de la France antarctique* de Thévet se publica tras su estancia en Brasil junto con Villegaignon en 1558. Probablemente ya había estado en América del Sur con Le Testu. En su obra se mezclan la exposición positiva de lo que ha visto con algunas ingenuidades y exageraciones, comparaciones e interpretaciones ligadas al bagaje cultural de este humanista. Participó en una empresa de colonización contra los ibéricos, pero acabará adhiriéndose a la Liga Católica. Al acabar sus viajes se convierte en el cosmógrafo de los reyes de Francia en la etapa de los últimos Valois. Es un período en el que las empresas francesas en el Nuevo Mundo se estancan, un período en el que los ingleses se muestran, por su parte, llenos de proyectos. Richard Haluyt se traslada a Francia para conseguir información; en definitiva, para espiar. Entre 1583 y 1588 permanece en París y luego regresa a Londres con los resultados de sus averiguaciones. Tévet ha sido una de sus fuentes más provechosas. De él conseguirá, fundamentalmente, *L'histoire notable de la Floride,* de Laudonnière. Thévet tenía los datos guardados desde hacía 20 años. Hakluyt los publica nada más llegar a Inglaterra. El problema era que Thévet publicaba poco, se guardaba la información, utilizaba «negros» en su trabajo y a veces falsificaba los documentos. Incompatibilidad de método con Hakluyt y, sobre todo, incompatibilidad entre la visión geopolítica del inglés y los intereses franceses; incompatibilidad, en el futuro, entre los compromisos de ambas naciones en Ultramar. Volveremos sobre este punto a analizar la rivalidad entre católicos y protestantes.

La fuerza de las imágenes se superpone a los relatos verídicos o los fantásticos. Los hermanos de Bry, editores protestantes, ofrecen al público en sus ilustraciones escenas de la vida salvaje en Brasil y La Florida, a veces mezcladas para instruir al lector; dos mapas, bosquejos y pinturas traídos por los viajeros son sus fuentes.

En Francia los nuevos conocimientos suscitan nuevos interrogantes en las mentes más privilegiadas. Es quizás el caso del cosmopolitismo utópico de Guillaume Postel, también normando de nacimiento, orientalista famoso que perteneció un tiempo a la Compañía de Jesús. Es también el del relativismo de un Montaigne, que indaga en las costumbres de los salvajes. En sus capítulos dedicados a los coche y a los caníbales, los *Ensayos* anticipan la revisión de las verdades eurocéntricas, y el escepticismo y la duda que se deducen de ello. Pascal, más tarde, se mostrará más moralista que etnólogo, y se inspirará en las fuentes del propio Montaigne, cuando manifiesta, no por escepticismo, sino por mostrar la miseria del hombre sin Dios, abandonado al sólo imperio de la fuerza: «Los caníbales se ríen de un rey niño».

Las nuevas humanidades exigen relativismo y escepticismo, pero también apologética y defensa de la fe. La Europa de finales del siglo XVI, dividida entre católicos y protestantes, sigue siendo cristiana. El humanismo cristiano declara al hombre digno de Dios y de la salvación mediante el acceso a la fe. Esta fe debe ofrecerse a los indios; ésta será la preocupación de los misioneros. Los católicos pertenecen a órdenes religiosas y congregaciones; los protestantes a grupos de presión. Son círculos internacionales con poder y bien organizados para la recogida y difusión de la información sobre las nuevas tierras. Su papel completará el de los marinos, hombres de negocios, cosmógrafos y cortesanos en el conocimiento de América. A partir de finales del siglo XVI, los jesuitas desempeñan un papel importante en Francia. También los capuchinos y los recoletos serán importantes; pero la orden fundada por San Ignacio tiene sus ventajas: está ya implantada en la América española y portuguesa, y son los jesuitas los que llevan adelante la colonización portuguesa en Brasil. Las observaciones, estudios y relaciones elaborados por los religiosos en aquellas tierras se envían a Portugal y desde allí se difunden por el resto de Europa. En la Europa de la Contrarreforma, especialmente en Francia, se aumentarán los colegios de jesuitas de forma considerable. Las enseñanzas de los jesuitas de Coimbra, en Portugal, pasan a través de sus hermanos de orden a los colegios de la Compañía en Francia. La enseñanza de la geografía humanista, a partir de fuentes de primera mano, es una de las innovaciones pedagógicas de estos colegios. Así, el padre Richeome, jesuita del sur de Francia, publica en 1597 una obra cuyo título indica la intención apologética: *Trois discours pour la religion catholique.* En ella re-

coge los fenómenos constatados por sus hermanos en Brasil a fin de cuestionar la autoridad de los clásicos, a los que rectifica con pruebas basadas en la experiencia. Esta crítica anuncia ya la trayectoria de Descartes, alumno del colegio de La Flèche:

> Toda la antigüedad, hasta nosotros, había tenido por cosa cierta [...] que la zona tórrida era inhabitable a causa de las grandes y extremadas temperaturas causadas por los rayos del sol [...]. Ahora bien, la experiencia de nuestro tiempo, aventurero y ávido de saber como en ninguna de las épocas pasadas, nos enseña que Brasil, en pleno trópico es tan templado que parece un país de eterna primavera, lleno de fuentes, de bosques y de ríos, y tan fértil que los naranjos alcanzan el tamaño de nuestros nogales de Europa.

El humanista adorna un hecho verdadero para demostrar la bondad de la creación y atraer al lector, al tiempo que busca las causas racionales de los fenómenos observados. La razón de esta agradable temperatura se debe a que

> a lo largo de todo el verano, desde mediodía hasta las tres o las cuatro, grandes masas de nubes radiantes y tenues cubren el cielo o humedecen el aire con una lluvia como el rocío o la harina de flor [11].

En suma, la experiencia brasileña demuestra que la latitud no es el único factor en la distribución del clima sobre la Tierra, como se podía pensar por la lectura de Aristóteles. Los nuevos planteamientos de la geografía amplían el horizonte mental. Las enseñanzas que transmiten los padres llevan la huella de los hechos positivos referidos por los misioneros.

En la Europa protestante también se recogen las informaciones positivas con igual atención, y se difunden en los ambientes interesados por la actividad en Ultramar. En la etapa de rivalidad con los españoles en La Florida, ya hemos visto la gran repercusión de los relatos de los viajeros hugonotes franceses en la Inglaterra de Isabel I. Hakluyt consigue del franciscano Thévet información sobre América.

[11] Sobre el papel de los jesuitas en la enseñanza de la geografía, véanse los trabajos del padre F. de Dainville, *La géographie des humanistes*, París, 1940. Las cifras del padre Richeome están en la p. 33.

Más tarde, se mostrará enormemente crítico con el propio Thévet, al igual que el protestante francés La Popelinière. La razón está en que ambos protestantes, el inglés y el francés, tienen una meta común: que los protestantes vayan a colonizar el Nuevo Mundo. Por el bando católico, Monluc piensa también que la colonización en Ultramar sería una remedio para la guerra civil, para las guerras de religión.

La idea geopolítica de Hakluyt es clara: los ingleses deben ir a América del Norte, aunque tengan que entenderse, a pesar del enfrentamiento entre ambas coronas, con los españoles, para dejarles el sur. En suma, otro Tordesillas latitudinal. Los protestantes franceses, como La Popelinière, ven con agrado la idea de ocupar las tierras australes, expulsando, por tanto, a los españoles con ayuda de las potencias protestantes del norte. De hecho, éstas no desean un enfrentamiento o una zona francesa. Para Hakluyt el dominio de los mares es la vocación de Inglaterra. América del Norte debe ser suya. El triple fracaso francés en Brasil, La Florida y Canadá es voluntad de la Providencia, que señala la tarea de la evangelización a los reformados. Ribault utilizó nombres de ríos franceses en La Florida y Georgia, lo cual es una blasfemia. Sin embargo, los ingleses no se abstuvieron en los años posteriores de imponer y sustituir sus propios topónimos por los que ya habían utilizado los primeros descubridores. Mientras se llega a esta política sistemática, el sueño geopolítico y evangelista de Hakluyt le lleva a un entendimiento *de facto* con España, paradójico en tiempos de la Armada Invencible. El propagandista debe tomar el relevo y despejar el camino al colonizador.

Los ambientes protestantes europeos funcionan también como un centro de difusión y se orientan al aspecto práctico de la colonización. Preparan programas de investigación para dilucidar algunas hipótesis, como la del paso del noroeste, que dará problemas hasta finales del siglo XVIII. Se producen desavenencias entre Thévet y los ingleses, entre católicos y protestantes, pero el deseo de emulación contribuirá a ampliar los conocimientos. A pesar de sus fracasos o gracias a los mismos, los franceses también participan en ello. Las luchas religiosas en esta época son despiadadas, ya que afectan al destino de la humanidad y a la infinitud divina. El descubrimiento de nuevos pueblos introduce modalidades de salvación, de relación de los hombres con Dios y, por tanto, de relación de los hombres entre sí. El descubrimiento de los navegantes franceses, al igual que los realizados por rivales o competi-

dores de los restantes países de Europa, no afectan sólo a los intercambios materiales y al desarrollo de la ciencia, sino también a la salvación de las almas, que tanto importa en esta dividida cristiandad.

La salvación de las almas, evangelización y misiones francesas en América en tiempos de las Reformas [12]

Aun cuando la ausencia de un sacerdote fuera muy frecuente, los navegantes franceses en las Américas cumplen el ritual cristiano. De este modo, muestran su universo espiritual y mental ante los indígenas. Gonneville y Cartier, que eran seglares, erigen cruces y los hugonotes cantan salmos.

Para los europeos el siglo XVI es ante todo religioso, aunque sea un período de crisis o, sobre todo, por esa misma razón. La crisis que divide Francia plantea de nuevo las relaciones entre Dios y el hombre, su naturaleza, su interpretación: deseo de trascendencia, humildad y gloria de la Encarnación, lugar de las palabras de Dios y de la tradición, sentido de los signos y de los sacramentos; es decir, el modo de vivir la Revelación es lo que se vuelve a plantear, de ahí la intransigencia en cada bando de los defensores de lo absoluto. El hombre se somete a revisión bajo la mirada de Dios y tacha de idólatra la mirada que el otro dirige a Dios. En consecuencia, es natural que también se vuelvan a plantear las relaciones entre los hombres cuando se ensanchen los horizontes del tiempo y del espacio en el Renacimiento.

Con estos datos generales, la percepción de los franceses respecto a los indígenas es compleja: conciencia de la diferencia de culturas, de la necesidad de evangelización, trasposición a América del debate religioso que escinde Europa y conmociona las tranquilas verdades del humanismo.

Ninguno de los descubridores franceses niega el hecho de que el «salvaje» participa de la naturaleza humana. Con el desfase de culturas, lo que llama la atención es la necesidad imperiosa de saber, la voluntad de imitar que manifiestan los indígenas de Brasil y Canadá. ¿El

[12] Sobre este tema, consultar los estudios de M. Mollat, *Les explorateurs du XIII au XVI s.*, París, 1984, pp. 172 y ss., y pp. 229-233. Las citas del padre Y, d'Évreux proceden de la ed. Clastres, pp. 78-85, 205-208, 256-257.

«salvaje» es civilizado o capaz de serlo? En la concepción clásica, para Aristóteles, por tanto para el humanista, la vida de la urbe implica una diferencia radical con la vida salvaje. Sin embargo, los descubridores se dan cuenta, por así decirlo de forma inmediata, de que el salvaje vive en contacto con la naturaleza, es evidente, pero bajo el imperio de las leyes, de instituciones sociales; en suma, que el salvaje está civilizado de otra forma. Se nos describen sus pueblos, sus costumbres, sus jefes. Y eso provoca sorpresa y confusión de sentimientos, pues el salvaje es a un mismo tiempo, y desde el primer momento, un «buen salvaje», envidiable y admirable; es bueno porque es «bello y está desnudo», el estado natural perfecto. Éste es el sentimiento de Verrazano hacia los indígenas de Arcadia, como la denomina por influencia humanista. Y a la vez, este salvaje vive en sociedad, sus hábitos y su forma de alimentarse pueden ser aborrecibles; sus costumbres y su antropofagia, brutales y moralmente condenables. Esta mirada a la Naturaleza caída en el pecado, privada de la gracia, no está embellecida, desde el momento en que se desvanece, si es que llegó a existir, el espejismo de la existencia de un nuevo Edén anterior a la caída. El estado de los salvajes se percibe, en definitiva, como inferior al de los civilizados. Menosprecio o piedad, desconfianza o generosidad; también ahora los sentimientos son contradictorios. Cartier no reacciona igual ante los indios de Standaconé que ante los de Hochelaga. Pero el salvaje, ya sea admirable o moralmente indigno, afortunado o materialmente pobre, sigue siendo hombre, un ser a la vez social y capaz de elecciones morales libres y, por tanto, capaz de acceder a la gracia, empezando por el bautismo. La misión cristiana, la evangelización que se extiende fuera de Europa, tiene un carácter distinto en América, entre los paganos, que no están contaminados por la infidelidad, es decir, la otra fe, la del Islam o la del hereje, que pretenden eliminar la verdadera fe dentro de la Cristiandad.

Si el salvaje es digno de la salvación, es preciso llevársela. Aquellos humanistas cristianos, los misioneros franceses de finales del siglo XVI, hacen descripciones favorables y a menudo optimistas. Se acercan a la corriente tomista que Las Casas encarnó en la América española. Las cualidades de los salvajes no atenúan sus defectos, muy evidentes; pero los misioneros invitan al civilizado a que examine su propia conciencia. ¿Tienen más justificación los pecados de los ciudadanos de la vieja Europa que los de hombres que están sometidos a las presiones

de la Naturaleza para su supervivencia? La diferencia apreciada en el nivel cultural ofrece un balance equilibrado entre cualidades y defectos de unos y otros. La única conclusión posible es que la variedad en la naturaleza humana confirma la existencia de un Creador y de su proyecto de salvación en las distintas latitudes.

Esta salvación es universal, es una dimensión esencial del descubrimiento para las gentes del siglo XVI. Para llevar adelante la misión se necesitan medios para comunicarla y posibilidades de escoger los caminos más favorables para llevar la salvación.

Los medios de comunicación entre descubridores e indígenas son la lengua y los gestos. Ya hemos visto que muy pronto se elaboran vocabularios. En ellos se transcriben fonéticamente las palabras más usuales. Los indígenas que llegan a Francia o los jóvenes normandos que viven con las tribus pronto harán de intérpretes. Pero las palabras del vocabulario religioso, los conceptos teológicos abstractos son difíciles de transcribir. El conocimiento superficial de estos conceptos por parte de los indígenas conduce al error, al despropósito, al empobrecimiento. ¿Puede ser acertado identificar, por las explicaciones de los jóvenes trujimanes, al *Toupan* de los indígenas tupí-guaraní, un dios que encarna precisamente las tempestades y el trueno, una divinidad destructiva, con el Dios todopoderoso y creador de los cristianos?

Es preciso que los propios misioneros aprendan las lenguas indígenas y que se ocupen de las transcripciones. Para ello necesitan tiempo y estudio, y los jesuitas franceses se dedicarán a ello durante el siglo XVII. Ninguno de los misioneros católicos franceses anteriores tuvo ocasión durante el siglo XVI de dedicarse a la necesaria profundización, ni tampoco Thévet, que recoge en la zona antártica francesa algunos datos sobre la religión de los indígenas, ni los capuchinos del Marañón a comienzos del siglo XVII.

A falta de intercambios verbales que superen la aproximación, los gestos y el ritual adquieren toda su importancia, al menos entre los católicos. La señal de la cruz, los signos de devoción y el aparato litúrgico se dirigen a los sentidos, a la imaginación, y encarnan la grandeza del Todopoderoso, tanto frente a burdos indígenas como ante los pobladores católicos, en un período en el que se introducen, con la Contrarreforma, las expresiones barrocas en el sentir religioso.

Y desde los primeros encuentros, también los franceses seglares mantienen las actitudes religiosas y las explicaciones de su simbología

ante los indígenas. Lo vimos claramente cuando erigen cruces. La llegada a Hochelaga de Cartier, al que se le pide que cure a una multitud de enfermos, tiene cierta analogía con la escena de los Evangelios o de los Actos de los Apóstoles. El capitán francés no duda en proclamar la Palabra Divina con la lectura del Nuevo Testamento a gentes que no pueden entenderla, aunque no se nieguen a escucharla. Tras la simplicidad de la escena se esconde la grandeza de la comunión en el misterio; después de todo, pocos campesinos europeos entendían entonces el latín, lo cual no menguaba, sino todo lo contrario, su fe.

Una de las primeras cuestiones que se plantea es el saber si el bautismo debe ser anterior o posterior a la enseñanza, a la predicación del mensaje de los Evangelios. La actuación de los franceses es prudente y se inspira en las normas que rigen en la Iglesia: el bautismo se administrará generosamente a los niños y a las personas en peligro de muerte. En el caso de los adultos, primero se deben mostrar las verdades de la fe a fin de lograr, mediante la adhesión, la cooperación de la libertad humana para alcanzar la gracia, según la doctrina católica de las obras.

Los padres capuchinos del Marañón bautizan a los niños a petición de los padres, pero someten a prueba la voluntad de los adultos y hablan con ellos de la fe antes de admitirlos en el bautismo. Los canadienses Donnacona y sus hijos no reciben los sacramentos de la fe católica hasta que no están establecidos en Francia. Cartier ha explicado la fe, pero demora el bautismo hasta el siguiente viaje, en el que le acompañarían algunos sacerdotes. El problema ya se planteó en la exploración de Gonneville [13], y se resolvió de diferentes maneras. Los dos indios que llevaban a Francia enfermaron durante la travesía. El primero murió sin bautizar. El hombre más sabio del navío opinó que

> significaría profanar en vano el bautismo, ya que Namoa no conocía las creencias de nuestra santa Madre Iglesia, como deben conocerlas aquellos que reciben el bautismo en una edad de juicio.

Pero el otro indio, Esomericq, fue bautizado, pues el propio *monsieur* Nicole sintió «escrúpulos de conciencia después» de su primera

[13] Ch. A. Julien, *Jacques Cartier*, pp. 56-73 y Mollat, *op. cit.*, p. 232.

afirmación. El indio tuvo tres padrinos, entre ellos el capitán, y se recuperó tras recibir el sacramento. Un último ejemplo, a la vez trágico y edificante, puede servirnos como muestra de la mentalidad y forma de proceder de los misioneros. El episodio lo relata el padre Yves d'Évreux, que se admira de los caminos de la Providencia al abrir directamente el paraíso a un pecador empedernido. Se trata de un indio perseguido por la selva y capturado por los franceses, que deciden castigarle para dar ejemplo, pues hay que terminar con los hábitos considerados antinaturales de este hombre y de otros como él. Con el consentimiento del jefe del poblado, se le condena a muerte, cosa que él esperaba. Se le ofrece el bautismo antes de su ejecución, se le enseña, se le exhorta y el jefe del poblado, que todavía no es cristiano, aporta su propia interpretación de la resurrección de los cuerpos. El desgraciado se convierte gozosamente y muere de forma edificante. El lugarteniente del rey, jefe de la colonia, fue el encargado de bautizarle, pero con el ritual incompleto, pues si lo hubieran hecho los padres, la Iglesia hubiera tenido que interceder para salvar la vida del culpable, ya regenerado. La autoridad de la colonia y los misioneros habían llegado a la conclusión de que esto hubiera sido peor para la población. El padre Yves escribe:

> Nos pareció que no sólo era oportuno, sino muy necesario, que yo no le bautizase [...] la bala atravesó el cuerpo de lado a lado, y en cuanto a su alma, es de suponer que los ángeles la llevaron al cielo, ya que murió nada más recibir las aguas bautismales, garantía cierta de salvación para aquellos a quienes Dios otorga esta gracia.

Gracia comparable a la que otorgó Cristo al buen ladrón: «otro tanto podemos decir de este infortunado y bienaventurado indio, lo que nos ofrece un buen motivo para admirar y reverenciar las decisiones de Dios», concluye el capuchino.

El bautismo, inicio de una vida nueva, responde, pues, a una decisión libre del que lo solicita, aunque esté determinada por el misionero. El hombre no debe guardarse los tesoros de la gracia divina, pero tiene la obligación ante Dios de no profanarla sin discernimiento. La fe cristiana es aculturación, incluso «inculturación», pero esto exige primero desculturación , siempre brutal para el que la sufre. Dios puede violentar, y esta violencia pasa por la mano del hombre. Esta violencia

puede ser física, y el caso de nuestro indio condenado a muerte es un ejemplo extremo del sacrificio que impone la justicia de los hombres a una naturaleza en pecado o de hábitos impenitentes. Pero el sacrificio es también moral, por ejemplo cuando se refiere al culto a los antepasados o a los ídolos. La sacralidad colectiva o las emociones humanas se desprecian con dureza despiadada, cuando se explica a los salvajes que sus parientes muertos gemirán eternamente en el infierno. Un misionero como el padre Yves siente simpatía, incluso admiración por los salvajes del Marañón. Sin embargo, no dudará en imponer estos sacrificios como precio por la verdad, por tanto, de la caridad primordial. El sacrificio físico o afectivo manifiesta en el orden de lo visible la conversión, la transformación de espíritu que lleva al hombre nuevo y, a través de la gracia divina, restablece la naturaleza degradada. De este modo, se reencuentran, como en Francisco de Sales, contemporáneo de estos misioneros, el humanismo y el fervor ardiente por los derechos de Dios, que es el dueño de los corazones, que deben descentrarse y perderse en Él a fin de que la naturaleza humana encuentre su verdadero sentido.

No todos los franceses que fueron en el siglo XVI a América eran misioneros. Muchos comparten su vida con los indígenas y llegan a la poligamia o a la antropofagia, en lugar de compartir con ellos una fe que, por otra parte, apenas conocen, si es que no la han repudiado ya.

En el caso de los descubrimientos franceses, los acontecimientos se desarrollan de forma diferente a como sucede en las tierras sometidas a las coronas de España y Portugal. En este caso, el derecho de posesión de los soberanos camina parejo a la implantación de las órdenes religiosas y de la jerarquía católica. En cuanto a los franceses de las Nueva Indias, los religiosos, como los hugonotes militantes, darán sin duda testimonio de su fe, pero los marinos, hombres laicos, son más numerosos, y la evangelización no será su principal interés antes del siglo XVII.

A comienzos del siglo XVI, los navegantes franceses son católicos, y ante los indígenas demuestran por sus actitudes que son cristianos. Son pocos los salvajes convertidos. Se reducen a los que acompañan a los marinos a Francia.

A medida que transcurre el siglo, la religión va penetrando, sobre todo gracias a la colonización española y portuguesa. En cuanto a las otras naciones, entre ellas Francia, América es por entonces una tierra

de refugio, de nueva vida para las comunidades disidentes y minoritarias en su país de origen. Los emigrados ingleses son el ejemplo más claro. Para los franceses, se comprende que los intentos de colonización en Brasil y La Florida hayan sido más una labor de los hugonotes, sin que se excluya la presencia de católicos.

Para los protestantes, el testimonio ante los indígenas es la proclamación de la palabra de Dios, el canto de los salmos, el rechazo de la idolatría papista. Los hugonotes prefieren erigir en Carolina una columna en lugar de una cruz. Cuando regresan sus compatriotas, los indígenas les toman por franceses, ya que habían aprendido a reconocer la melodía de los salmos, traducidos por Clément Marot.

Gobierno y justicia rigurosa en cuestiones de moral marcan estas primeras colonias, tanto entre católicos como entre protestantes. Villegaignon pasa sucesivamente de una religión a otra, pero los indígenas se asombran de que su justicia sea tan rígida para los franceses como para ellos mismos. Y, ¿qué podríamos decir del rigor de Pézieux, lugarteniente del rey en el Marañón? Otros tiempos, otras costumbres. El testimonio de los cristianos sigue siendo, en cualquier caso, coherente, aunque vaya acompañado de la violencia y las brutalidades de las que se hacen eco los textos. Desde el momento en que la permanencia se prolonga, como la de Cartier en su refugio invernal, crece casi siempre la desconfianza recíproca.

En la conquista de almas durante la etapa de las reformas, las luchas y rivalidades religiosas en Ultramar se mezclan con la propaganda nacional. Los jesuitas portugueses obstaculizan la colonización francesa de Brasil y ya hemos visto los pretextos que utilizan españoles y franceses en La Florida para degollarse. La situación se clarifica con la paz de 1598 entre Francia y España, que continúa en guerra con los protestantes de Inglaterra y Holanda. América Central y América del Sur están dominadas por los países del *Patronat*. En cuanto al continente norteamericano, el espacio sigue abierto, por tanto disputable. En la visión de futuro inglesa en torno al año 1600, una generación antes de los emigrantes del *May-Flower*, ya no hay lugar para los franceses. Sin embargo, en los años 1570-1590, los propios ingleses se apoyan en los protestantes franceses.

Así, durante los siglos XVII y XVIII los franceses se verán expulsados progresivamente de sus zonas de descubrimiento, lo que no excluye una intervención renovada y constante. En el siglo XVI, lucharon a me-

nudo como protestantes contra los católicos de España y Portugal. Expulsados hacia el norte en sus empresas a lo largo del siglo XVII, será como católicos y misioneros de una Francia revitalizada religiosamente como se opondrán a los anglosajones, protestantes y disidentes, por lo general, con la metrópoli.

Un ejemplo en los umbrales del siglo XVII: la misión capuchina del Marañón [14]

En los umbrales de la nueva etapa que se abre en las relaciones marítimas entre Francia y América, destaquemos a modo de ejemplo una empresa misionera, aunque efímera, consecuencia directa de estas relaciones navales.

La empresa tiene lugar en el punto de encuentro entre dos etapas, entre el humanismo y el clasicismo, en una Francia en la que comienza a nacer la espiritualidad católica de la Contrarreforma. Es obra de los capuchinos, una orden activa dentro de esta Contrarreforma. Su predicación integra las formas del sentir popular; sus figuras más representativas en Francia, como el padre Archange de Pembroke, de origen inglés, se encargan de la misión dentro y fuera del reino. La conquista de almas es el motor del descubrimiento.

El padre Yves d'Évreux y sus hermanos de orden permanecen en el Marañón en 1613 y 1614. En lo relativo a la búsqueda de indios, su actuación es reveladora. Sin duda, intentan edificar a los cristianos de Europa para despertar vocaciones con destino a la Francia equinoccial. Pero su optimismo, realista en cuanto a la naturaleza humana, sabe basarse en la experiencia y superar las apreciaciones de un análisis superficial.

En primer lugar, estos indios son hombres, y perfectibles. El estado salvaje no es lo que se piensa; la civilización puede llegar a ellos. La misión es necesaria, pues «el espíritu fortalecido por la luz y el conocimiento de Dios, de las artes y la buena ciencia, se hace capaz y dispuesto para ejecutar lo que comprende y aprende».

[14] Citas en Y. d'Évreux, *supra*, p. 212. Véase en *Historia naval brasileira* nuestra contribución sobre la Francia equinoccial.

La buena disposición de los indios es conmovedora. Y se nos plantea esta pregunta: ¿existe alguna esperanza de

> que estas gentes lleguen a civilizarse, a someterse, a vivir en una urbe; que puedan comerciar, aprender oficios, estudiar, escribir y adquirir conocimientos? En principio, considero que están más dispuestos a civilizarse que el común de nuestros campesinos en Francia.

Y el padre pone de relieve la paradoja; además, quizá no sea nada nuevo para alguien como él, que ha realizado misiones en el medio rural y pertenece a una sociedad de clases muy jerarquizada, en la que los niveles de cultura acusan diferencias muy notables. «Lo nuevo tiene un extraño poder sobre la mente», nos dice. Los tapinambas, como él los llama, «procuran por todos los medios imitar a nuestros franceses. Por el contrario, nuestros campesinos de Francia están tan asentados en su torpeza, que conservan siempre las actitudes de un aldeano».

Los saludos, las reverencias cortesanas son más fáciles de enseñar a los salvajes que a los campesinos. En cuanto a la destreza en los trabajos mecánicos, en el tejido, en el aprendizaje de la forja, el veredicto no deja lugar a dudas: «tienen aptitudes sin igual». Incluso pueden servir de ejemplo a los franceses:

> los salvajes muestran un interés extraordinario por aprender cosas nuevas. Escuchan atentamente y tanto como se quiera, sin aburrirse y sin decir palabra, cuando se les habla de Dios o de cualquier otra cosa.

Un anciano salvaje trabaja en un telar, con el único fin, nos dice, de que los jóvenes imiten su conducta, pues estarían holgazaneando tumbados en una hamaca si le vieran a él hacer otro tanto. La conclusión del capuchino es que con tal actitud «no veríamos la ociosidad, madre de todos los vicios, tan favorecida en Francia como lo está ahora».

Evidentemente, no puede uno engañarse en cuanto a la bondad original del hombre. El estado salvaje no tiene nada que ver con el estado anterior a la caída original. El trato con pueblos diferentes, con cualidades y defectos distintos, nos ayuda a comprender que existe una humanidad común, que debe someterse a prueba y conocerse mejor a sí misma.

> Acepto que estos pueblos tienen una inclinación natural a muchos vicios; pero no debemos olvidar que viven cautivos por la carencia de fe. Tienen propensión a la venganza, pero la estupidez que demuestran los franceses cuando se cortan el cuello en un duelo no es más justificable. Son aficionados al vino e indolentes, pero comparten todo, son generosos, desdeñan el egoísmo y condenan duramente a los ladrones, su justicia es igualitaria, no hacen trampas ni se engañan.

Los europeos se equivocan cuando desprecian el candor de estos salvajes y creen engañarlos en los tratos que hacen con ellos. El padre Yves rectifica esta idea. Es cierto que entregan 100 escudos de ámbar gris por un cuchillo, pero un cuchillo es más necesario para vivir que los diamantes, y son ellos «los que nos toman por locos en este punto». Además, la experiencia les ha abierto los ojos muy pronto y «saben subir el precio de las cosas cuando se dan cuenta de que los franceses las buscan».

Pronto asimilan la cultura y modifican sus comportamientos. La palabra sembrada por los misioneros se divulga por las aldeas y provoca reacciones. Conversan en las casas colectivas «de esas cosas que los padres nos enseñan por medio de sus trujimanes», dicen los indígenas, y «expresan el deseo de ver bautizar a sus hijos y a ellos mismos».

El avance de la palabra sembrada en las almas es visible. Al desarraigo de verse separados de su tradición se suceden nuevas esperanzas en los indígenas, las del progreso. Discuten entre ellos sobre estos padres, que «obligan a los franceses a vivir de forma diferente a como antes lo hacían entre nosotros, pues les prohíben tomar a nuestras hijas» y que «dan de beber y comer al Tupán [Dios] en hermosos vasos de oro». Cierto que los misioneros

> dan por perdidos a todos nuestros antepasados, quemándose en un fuego subterráneo, y se burlan de nosotros cuando lloramos y nos lamentamos en los funerales de nuestros mayores. Pero tienen la esperanza de que construyan grandes iglesias de piedra como las de Francia y traigan mujeres de Francia para enseñar a nuestras hijas a vivir como ellas.

El papel de las mujeres es fundamental para la misión y la asimilación cultural, como subraya el discurso de un cacique:

> Me han prometido traer a una mujer de Francia, la cual tomaré como esposa ante los padres, y me haré cristiano, como he mandado hacer a mi hijo Luis Coquet. Mi primera mujer es vieja y ya no necesita marido. En cuanto a las ocho jóvenes que tengo, las daré como esposas a mis parientes, no tendré más mujer que la de Francia y la vieja para servirnos.

Según el misionero, esto «demuestra el fervor que despierta entre los bárbaros la voz del Espíritu Santo».

Para terminar, señalaremos algunos reveladores argumentos de un jefe que ha mandado bautizar a sus hijos y quisiera bautizarse también él. Sobre la creación:

> Dios tiene que ser un espíritu con mucho poder, pues me doy cuenta de la gran extensión de mar que hay desde esta isla hasta Francia, dado que las naves emplean doce lunas en ir y volver, que el mismo sol que nosotros tenemos es el que vosotros tenéis en vuestra tierra, y cuántos pájaros, peces, animales, árboles y plantas hay en este mundo.

Sobre los designios de la Providencia:

> Veo que los franceses disfrutan de abundantes riquezas, son valerosos, han inventado naves para atravesar los mares, cañones y pólvora para matar a los hombres sin ser vistos, que están bien vestidos y alimentados, y por el contrario, nosotros, los de aquí, hemos estado perdidos y errantes, sin vestidos, ni hachas, podones, cuchillos y otras herramientas. Pero, ¿por qué vosotros, los franceses, tenéis conocimiento de Dios en lugar de nosotros, y por qué hemos permanecido tanto tiempo en esta ignorancia? Nos decís que Dios os ha enviado, ¿por qué no os envió antes?

La respuesta del capuchino a estas objeciones es que «nuestra mente es demasiado pequeña» para comprender los designios de Dios. «Basta con saber que ha creado todo, que ama a cada uno de nosotros y lo provee de todo lo necesario». Cuando alguien está dispuesto a recibir la fe, Él envía a sus Apóstoles. Si no han llegado antes es porque ahora es cuando ha llegado para ellos, los tupí del Marañón, el momento de la salvación. Y el padre Yves concluye así dirigiéndose a los lectores de Francia: «En esto apreciaréis la capacidad de estas almas para recibir la fe de Nuestro Salvador Jesucristo».

El cariño del humanista hacia los que reciben su apostolado impregna sus publicaciones, que alcanzarán el éxito, o como poco despertarán interés hacia las misiones jesuíticas, que se presentan con el título revelador de *Lettres édifiantes et curieuses.*

La etapa final del humanismo aprecia bastante más las nuevas humanidades, los salvajes, de lo que luego, en el siglo XVIII, hará toda una corriente del racionalismo de la Ilustración. Los errores de perspectiva aparecen ligados al desconocimiento de la lengua. Sin embargo, este catolicismo de la Contrarreforma tiene presente la grandeza de Dios, su misericordia, el valor salvador del gesto, la mediación del sacramento. Los capuchinos franceses, además, son conscientes de que misión y civilización tienen igual importancia para el reino de Francia. La *gesta Dei per Francos* sigue muy presente. Colonización y cristianización aparecen necesariamente vinculadas en el espíritu del religioso, en una etapa en la que la distinción entre lo espiritual y lo temporal no siempre está claramente definida; por supuesto, la separación es impensable.

Este salvaje, que cuenta con los franceses para superar a sus enemigos, se presenta al lector como un ser moralmente libre, capaz de salvarse, lleno de cualidades humanas y también de defectos. A veces, su candor mueve a risa; pero en el franciscano que lo observa encontramos la bondad y la alegría del que ama la naturaleza y no duda en compartir el aguardiente, quizás en una dosis mayor de lo que aconsejaría una sensata economía, a fin de agradar a un salvaje que ha hecho un largo viaje para verle y, sin duda, saborear el licor: no se cazan moscas con vinagre.

El descubrimiento pone las bases del conocimiento recíproco. Para que éste sea completo debe llegar hasta el alma. La psicología enseña los resortes espirituales. La misión católica llevada a cabo por los franceses en el siglo XVII es una consecuencia primordial de los vínculos marítimos que ellos mismos establecieron con las Américas en el siglo XVI. En la etapa clásica, ¿cómo llegará a alcanzar este descubrimiento una dimensión más universal al tiempo que se hace más profunda?

[illegible] del humanismo hacia los que [illegible] pregunta las publicaciones que alcanzaría el éxito [illegible] poco después [illegible] hacia [illegible] justificadas que se presentan con el título revelador de [illegible]

La etapa final del humanismo aprecia también [illegible] humanidades, los salvajes, de lo que luego, en el siglo XVIII, hará toda una corriente del racionalismo de la Ilustración. Los errores de perspectiva aparecen ligados al desconocimiento de la lengua. Sin embargo, este catolicismo de la Contrarreforma tiene presente la grandeza de Dios, su misericordia, el valor salvador del gesto, la operación del sacramento. Los capuchinos franceses, además, son conscientes de que misión y civilización tienen igual importancia para el reino de Francia. La *gesta Dei per Francos* sigue muy presente. Colonización y cristianización aparecen necesariamente vinculadas en el espíritu del religioso, en una etapa en la que la distinción entre lo espiritual y lo temporal no siempre está claramente definida; por supuesto, la separación es impensable.

Este salvaje, que cuenta con los franceses para superar a sus enemigos, se presenta al lector como [illegible] salvaje, lleno de cualidades humanas y también de defectos. A veces, [illegible] pero en el fondo de lo que conoce encontramos la bondad y la alegría que tiene la naturaleza y no duda en compartir [illegible] quizás en una dosis mayor de lo que acompaña una sensata economía, a fin de atraer a un salvaje que ha hecho un largo viaje para verse y, sin duda, saborear el licor, no se cansa [illegible]

El descubrimiento pone las bases del conocimiento recíproco. Para que éste sea completo debe llegar hasta el alma. La psicología enseña los resortes espirituales. La misión católica llevada a cabo por los franceses en el siglo XVII es una consecuencia [illegible] que ellos mismos establecieron con [illegible] el siglo XVI. En la etapa clásica, [illegible] llegará a alcanzar una dimensión más universal el esfuerzo que [illegible]

SEGUNDA PARTE

EXPLORACIÓN DE LAS COSTAS Y DEL INTERIOR DE AMÉRICA. MISIONES, MARINA Y COLONIAS EN LA ETAPA DE LA HEGEMONÍA FRANCESA EN EUROPA (1610-1715)

Capítulo I

DE LA FRANCIA EQUINOCCIAL A LA GUAYANA Y LAS ANTILLAS: UNA PRESENCIA RESIDUAL DE LOS FRANCESES EN AMERICA CENTRAL

El fracaso de la Francia antártica no interrumpió las relaciones marítimas entre Francia y Brasil. Sin embargo, el intento de Villegaignon aceleró la colonización portuguesa y provocó la desviación hacia el norte de Brasil de las actividades francesas. El enfrentamiento se mantiene equilibrado mientras sólo se trate de rivalidades entre comerciantes por la recogida de maderas tintóreas. Pero los franceses no superan en Brasil esa fase. La naturaleza de sus actividades explica sus fracasos. La elaboración de un Estado continental coherente absorbe todas las energías francesas en Europa y no se pueden desplegar en Ultramar los medios militares suficientes. En cambio, para los portugueses, el arraigo en Brasil es necesario para preservar de sus enemigos las comunicaciones por el Atlántico entre Lisboa y el océano Índico. El azúcar y la economía de plantación afirman la presencia portuguesa a partir de la mitad del siglo XVI y avivarán, más adelante, las apetencias holandesas. Los franceses se limitan al comercio, y serán eliminados.

Estas razones geográficas y económicas son válidas para un largo período. A comienzos del siglo XVII, la situación no está decidida. Allí donde haya un vacío o donde haya alguna posibilidad, los pioneros intentarán una vez más pasar a la explotación colonial. Pero la metrópoli, atenta a otras zonas, envía medios y hombres con demasiada parsimonia. Los intentos fracasan, y aceleran, una vez más, el proceso de ocupación de los portugueses.

La Francia equinoccial: navegantes franceses en la Amazonia [1]

Hacia 1595, la situación puede favorecer a Francia, pues la zona norte de Brasil, a ambos lados del Amazonas, es tierra de nadie. Entre Pernambuco y la Guayana, se dan tres condiciones que favorecen el establecimiento de los comerciantes franceses. Políticamente, existe un vacío y la tierra pertenecerá de hecho, ya que no de derecho, a quien logre establecerse. Además, los indios hostiles al poder portugués y tradicionalmente aliados de Francia, se han refugiado en esta zona. Por último, la geografía ofrece una defensa natural: las playas arenosas y los escollos ofrecen costas de difícil acceso; la desembocadura de los ríos y las islas, rodeadas de canales y fácilmente fortificables, son de gran importancia y benefician al primer explorador que las recorra y organice el terreno.

En esta época, se encuentran en la Amazonia algunos marinos de la ciudad protestante de La Rochela y, sobre todo, de Dieppe. Ya hemos visto que estos últimos, cartógrafos o navegantes, se aliaron en ocasiones durante el siglo XVI con Inglaterra, ofrecen sus servicios a este país, y arrastran tras sus pasos a capitanes y bienes ingleses. Desde 1596, fecha que el ministro Seignelay señalará más tarde como límite para exigir los derechos de Francia sobre esta región, funcionaba una línea regular de navegación entre Dieppe y el este del Amazonas dirigida por el capitán Guérard, heredero, sin duda, de una tradición familiar, pues en 1524 «dicen los de Dieppe que los capitanes Guérard y Roussel, de Dieppe, fueron a América y descubrieron el Marañón antes que ningún portugués pusiera allí su pie», según las palabras del padre Fournier, a mediados del siglo XVII.

Los marinos franceses comerciaban con los indios de las costas del norte de Brasil y de la actual Guayana. Establecen centros de comercio en el canal septentrional del Amazonas, en la isla de Marajó y la de Marañón. Sabemos que entre mayo y julio de 1605, una nave de Saint-Malo estuvo en Oyapock. Las naves y las tripulaciones son, pues, de Dieppe, La Rochela y Saint-Malo; pero las provincias del centro-oeste de Francia, cuyos gentilhombres destacarán en los reinados de Enrique

[1] Véase *Historia Naval Brasileira*, tomo II, pp. 525-552, donde aparecen los detalles y las referencias.

IV y Luis XIII, serán las que aporten los dirigentes de las empresas de colonización.

Jacques Riffault, conocedor de las regiones amazónicas, desembarcó en el Marañón, analizó las posibilidades de la zona y, a su vuelta a Francia, buscó apoyo para sacar fruto de estas regiones, en las que todavía no hay mucho que temer de los competidores. Un gentilhombre de Sainte-Marie-de-Tourraine, Charles des Vaux, se interesa por el proyecto, y ambos se asocian para armar tres buques, que salen en la primavera de 1594. La expedición no tuvo suerte. Una de las naves se perdió, quizá por desconocimiento de los canales de acceso, peligrosos por los bancos de arena que se forman. Con una sola nave, Riffault regresa con un cargamento de vuelta y deja a Des Vaux para que explote los recursos de la isla, que se convertirá en escala para las naves que llegan de Normandía. Finalmente, Des Vaux regresa a Dieppe. Su informe, en el que insiste sobre el deseo de los indios de recibir amistosamente a los franceses y a la evangelización, interesa a Enrique IV. Sin embargo, antes de empeñar hombres y dinero en la empresa, la corona quiere conocer la opinión de un experto. De este modo, Des Vaux regresa en compañía del experto, La Ravardière.

Gentilhombre de Poitou, Daniel de La Touche de La Ravardière sirvió en las tropas de tierra antes de encabezar un linaje de marinos, algunos famosos, que llegará hasta la Revolución, como La Touche-Tréville. Ya conocía el oeste del Amazonas, y sus observaciones completaban las que hiciera Des Vaux en el Marañón.

Así pues, el 12 de enero de 1604 zarpa de Cancale con un buque y un patache, y se dirige a la Guayana. Jean Mocquet se ocuparía de la relación del viaje. La travesía duró apenas tres meses, ya que el 8 de abril, los navegantes escuchaban el estruendo del Amazonas y echaban anclas al día siguiente en Oyapock. Mocquet realizó apuntes de la zona, de la flora y la fauna, y de los indígenas de flechas envenenadas, con los cuales comerciaron los franceses. Tras situar la posición del río Cayena, levaron anclas el 18 de mayo, y el 15 de agosto estaban de vuelta en Cancale. Menos de tres meses de travesía, a comienzos del siglo XVII. Está claro que la América equinoccial es, por entonces, una de las zonas más cercanas en distancia-tiempo a la Europa de la zona intermedia.

Tras esta expedición, La Ravardière, nombrado por el rey en julio de 1605 lugarteniente general en América, desde las Amazonas hasta

Trinidad, y vicealmirante de las costas de Brasil, regresa con Des Vaux en el transcurso del año 1607. Los apoyos oficiales sólo llegarán en caso de éxito. Se necesita dinero y ninguno de los dos lo tiene.

Cerca de Saint-Malo se hacían los armamentos para el África austral. El lugarteniente del rey desvía algunos hacia el reino de la Guayana y de América peruana, como se llama entonces, para iniciar la conquista. Tres buques con 200 hombres salen hacia Brasil. Los franceses permanecerán 18 meses en la isla y en el continente. Funda un puesto en Guayana, donde dejan a Robert Le Bret du Bosc de La Villesauges, y concluyen del otro lado del Amazonas la exploración solicitada por Enrique IV. En Brasil tropiezan con algunas dificultades, razón de más para reclamar refuerzos. Des Vaux tenía razón, pero hay que demostrar que la apuesta merece la pena.

Por desgracia, los indios que acompañaban en el regreso a los exploradores en apoyo de sus afirmaciones mueren durante la travesía y, además, llegan a Francia cuando Enrique IV acaba de morir asesinado. La regente, María de Médici, no se muestra muy dispuesta a comprometerse claramente en esta empresa, sobre todo porque puede enemistarse con España. Sólo renovará el nombramiento de La Ravardière para el monopolio sobre las costas del Brasil ecuatorial, en una zona de 200 leguas de largo por 50 de ancho. La Ravardière busca, pues, ayuda financiera y apoyo en la corte. Convence a François de Rasilly, de su misma provincia y entorno, miembro de una familia muy influyente, relacionada con la del futuro cardenal, duque de Richelieu, para que intervenga en su proyecto. Rasilly convence también a sus hermanos, Claude e Isaac. Este último, caballero de Malta, ya tenía experiencia en el mar, y más tarde lo veremos como consejero de Richelieu.

Los gastos del armamento se calculan en 70.000 libras. Para completar esta cifra, los promotores recurren a un acaudalado normando, miembro de una familia parlamentaria, Harley de Sancy. La Ravardière, François de Rasilly y el barón de Sancy participan, pues, a partes iguales en los riesgos y beneficios de la expedición, y comparten iguales poderes como lugartenientes de Luis XIII. En agradecimiento, mandan bordar una bandera en la que se representan al rey y a su madre, y se comprometen a bautizar con los nombres de Santa María y San Luis las ciudades y fortificaciones que edifiquen en las nuevas tierras.

Por fin, en 1612, se equipan tres buques. A pesar de sus 65 años, Sancy quiere participar en el viaje. Los voluntarios acuden en gran nú-

mero. Gentilhombres y oficiales firman un compromiso de alianza, pues entre los pioneros hay católicos y protestantes. Esto salvaguarda el interés general, la obediencia al jefe, y gracias a ello conservamos sus nombres. Además de los Rasilly, se encuentran su amigo Pézieux; un Du Plessis, pariente cercano de Richelieu; Brichanteau, hijo de un almirante; Hardivilliers, Le Maistre, La Barre, François de Mondion y algunos otros menos conocidos. Los misioneros capuchinos acompañan a la expedición. Ellos serán los historiadores oficiales. Se trata de los padres Claude d'Abbevile, Yves d'Évreux, Arsène de París y Ambroise d'Amiens.

El primer buque, llamado el *Régent,* en honor de la reina, lleva a bordo a François de Rasilly como capitán, y a La Ravadière, Des Vaux y el indio Yacopo, que regresaba a su país. Sancy iba al mando de la *Charlotte,* bautizada con el nombre del almirante de Francia. Por último, Isaac de Rasilly dirigía el parache *Sainte-Anne,* nombre de la princesa de Soissons, prima de los Rasilly. Desde Cancale y con las bendiciones del obispo de Saint-Malo, la escuadra leva anclas el 19 de marzo, día de San José, de 1612. Entre religiosos, oficiales, marinos, soldados y colonos, salen hacia Brasil 500 hombres.

El establecimiento de San Luis en el Marañón

Las largas travesías por mar eran terribles. A finales del siglo XVII, cuando ya las técnicas de navegación habían mejorado mucho, el constructor Du Plessis, que luchó en América del Sur, se expresaba de esta forma: «Si la campaña ha durado para todos tres años, para mí ha durado un siglo. No creo que jamás vuelva a sentir ganas de regresar al mar».

A principios de siglo, la travesía a la Francia equinoccial fue dura, incluso para los más aguerridos marineros. A 100 leguas marinas, la escuadra se dispersa a causa de una tormenta. Muy dañada, se refugia en Plymouth, desde donde hace una nueva salida el 23 de abril, lunes de Pascua. Después, hasta el 18 de julio, la duración de la travesía, con viento favorable, es normal: pasa por las Canarias y luego a lo largo de las costas de Guinea hasta cruzar el Ecuador. Es la *volta* habitual para los veleros que quieren alcanzar la costa brasileña, cuya zona septentrional no se encuentra, en esta ruta, más cerca de Europa que la

zona tropical. Ésta es la etapa más penosa, a menudo la más larga del viaje a causa del régimen de vientos y las corrientes. Atraviesan la línea a duras penas, bordeando, y alcanzan la isla de Fernando de Noronha, donde hacen aguada y embarcan a algunos condenados al destierro por los portugueses, felices de sumarse al grupo de colonos franceses. Se administran los sacramentos del bautismo y del matrimonio a los insulares, y después, los franceses enfilan hacia la costa brasileña, que alcanzan a la altura del cabo de la Tortuga, tras cinco meses de viaje.

Los franceses desembarcan en el islote que sirve de atalaya a la gran isla de Marañón, le dan el nombre de Santa Ana, y celebran el *Te Deum*. En el Marañón hay dos naves de Dieppe haciendo escala. Sus tripulaciones se unen a los colonos y a los indios: casi 400 franceses aclaman a los recién llegados a la gran isla. Los jefes indios tenían intención de emigrar por temor a los portugueses; pero estos refuerzos los tranquilizan, y durante el intercambio de discursos de bienvenida, se muestran dispuestos a reconocer la autoridad del lugarteniente general, dejando a la elección de éste las costumbres que los indios deberán conservar o abandonar. Rasilly les pide que renuncien al canibalismo y acepten las doctrinas de una religión cuyas ceremonias les sorprenden favorablemente. A cambio de su compromiso de fidelidad, él se comprometerá a defenderlos. La primera labor, pues, consistirá en construir una fortificación.

El emplazamiento escogido para fundar San Luis era muy favorable: «rico en hortalizas, azúcar, tabaco y madera de caoba», era la llave de una región de difícil acceso. Se podía llegar a través de dos canales, uno de ellos sólo lo conocían entonces los franceses, y el otro era muy temido por los pilotos. El clima era mejor que el de la futura Belem, aunque los pantanos hacían insana la estancia. San Luis, capital de la Francia equinoccial, se construyó a modo de puerto, en una bahía de 25 leguas de anchura, al abrigo de tempestades oceánicas y en la desembocadura de tres ríos navegables, de forma que los grandes buques, entre 500 y 600 toneladas, podían fondear en aguas profundas, protegidos por el fuerte. La ciudad podía albergar a 600 habitantes. En los alrededores vivían cerca de 12.000 indígenas. El 1 de noviembre de 1612, en presencia de todas las tribus reunidas, fue izado el estandarte de Francia en una ceremonia celebrada en el fuerte recién estrenado. Aunque los comienzos parecían prometedores, la amplitud de las tareas y el clima agotaban a los hombres. Era preciso renovar y ampliar



Los franceses erigen una cruz en el Marañón. Reproducción en *Historia Naval Brasileira*, vol. I, tomo II, p. 535. Foto Museo de Marina, París.

los intercambios con la metrópoli. Sancy, que había ido sobre todo para controlar el uso del capital, ya había regresado a Francia con su nave. El consejo de la colonia necesita refuerzos, pues, como escribe Pézieux, «si en esta ocasión fallamos, nunca podremos esperar nada de los indios». Por tanto, François de Rasilly parte en diciembre a bordo del *Régent*. Todos prometen obedecer a La Ravardière, y éste se compromete, por su parte, a retirarse a Francia con los suyos cuando Rasilly regrese a la colonia para hacerse cargo del mando. Parte, pues el *Régent* con la carga que le cede un capitán normando. Los beneficios servirán para fletar la expedición de refuerzo. El 7 de diciembre embarcan los hermanos Rasilly, el padre Claude d'Abbeville y seis indios, a fin de presentarlos en la corte. El 16 de marzo de 1613, casi un año después de su salida, el *Régent* llega a El Havre. El padre Yves se encargará de registrar las efemérides tras la partida del padre Claude.

Entre 1613 y 1614, la suerte de la Francia equinoccial se despejará en tres frentes distintos: en el propio escenario, en Francia y en la zona portuguesa. En el escenario, La Ravardière finaliza los trabajos, consolida las defensas, envía expediciones hacia el interior y encabeza él mismo un viaje de reconocimiento al río Amazonas. En su ausencia, delega el mando en Pézieux. Es entonces cuando los emisarios al servicio de Portugal informan sobre las posibilidades de un ataque, después de inspeccionar las defensas y propiciar un ataque de algunos indios contra los depósitos franceses de mercancías. En esos momentos, todos los medios disponibles para el ataque se concentran contra la colonia francesa. El gobernador Gaspar de Souza ha creado Olinda, al norte de los establecimientos portugueses. Jerónimo de Alburquerque está al mando de las tropas. Pero los portugueses no cuentan con información precisa, pues creen que sólo van a encontrar algunas factorías en el Marañón. En ese momento, el *Régent* regresaba de Francia, pero no traía consigo esperanza alguna para la colonia de un apoyo decidido del gobernador del rey para continuar la empresa. Sólo contaban con medidas insuficientes, y las predicciones de Pézieux iban a cumplirse. En efecto, Rasilly y el padre Claude habían conseguido en París un gran éxito con su cortejo de tupí-imbas y animales exóticos, que llevaban a la corte como regalo. Es verdad que el padre Archange de Pembroke, figura destacada del renacimiento católico, se entusiasma con el proyecto misionero y se compromete en él personalmente; es verdad que los indios son recibidos con gran pompa y que la reina



Retrato de François de Rasilly. Reproducción en *Historia Naval Brasileira*, vol. I, tomo II, p. 531. Foto Museo de Marina, París.

promete a Rasilly 20.00 escudos. Pero sólo llegará a dar 6.000 y, además, a los padres capuchinos, a fin de subrayar el carácter religioso y no político de una empresa a la que sólo ofrece un apoyo cargado de reparos. En efecto, no parece que sea el momento más oportuno para enemistarse con España, pues sus partidarios tienen el favor de la corte de Francia.

A pesar de las muchas visitas de los Rasilly a París, en el Poitou no consiguen más que buenas palabras y el éxito en la acogida dispensada a los salvajes, que reciben el bautismo y se casan con francesas, aunque tres de ellos mueren de pulmonía a causa del clima de la capital. Rasilly apresura el armamento del *Régent* mientras recibe la buena noticia de que la reina va a completar la suma prometida. Parte, pues, la nave mientras él prepara otra expedición de apoyo. Pero la reina elude el pago, y acaba dejando a Rasilly sin los medios necesarios. El *Régent* había abandonado El Havre en 1614 como avanzadilla de una expedición mejor provista, que jamás llegó. Entonces Rasilly, desalentado, ofrece su espada al duque de Saboya, a la espera de un futuro mejor para la Francia equinoccial, que no volvería a ver. Hasta 1617, algunas naves armadas en Brest tendrán todavía como punto de destino el Marañón. Pero la situación de la colonia es muy precaria.

El *Régent* llega a su destino cuando la colonia está en alerta ante la amenaza portuguesa. Además de la tripulación, viajan 12 capuchinos como testigos de la voluntad misionera de la orden, algunos gentilhombres voluntarios, los tres indios supervivientes y 300 colonos, artesanos con sus familias, labriegos, carpinteros, albañiles y canteros. Una batería de cuatro piezas de artillería llega también para reforzar la potencia de ataque. Los nuevos emigrantes se desilusionan, sobre todo los religiosos, que no ven en los preparativos para el combate una atmósfera propicia para el apostolado.

Alburquerque, con una escuadra de ocho buques, 300 combatientes y algunos ayudantes indios, cuenta con la ayuda de Diego de Campos, llegado de España. Inicia la ofensiva el 26 de octubre parapetándose frente a las posiciones francesas.

El 11 de noviembre, en un ataque sorpresa, los franceses se apoderan de tres naves portuguesas fondeadas, pero el intento de desembarco y ataque de la posición enemiga es rechazado y sufren grandes pérdidas. Sin embargo, el éxito de los portugueses es muy precario. Sus tropas están bloqueadas, sin posibilidad de socorro y La Ravardière do-

mina el mar y sus accesos. Pero no cuenta con los refuerzos de Francia que tanto necesita, pues la frustración provoca disensiones en la colonia. En esta situación, los dos jefes enemigos se ven imposibilitados para actuar y tienen que firmar el armisticio a finales del mes de noviembre. Deciden enviar emisarios a Europa y someterse a la decisión de sus respectivos soberanos. El pacto resulta muy ventajoso para los portugueses. Ambos bandos tendrían libertad de actuación en tierra y mar mientras durase el armisticio; es decir, hasta el 10 de diciembre de 1615. Para los portugueses esto significaba aflojar la tenaza y disponer de refuerzos, mucho más cercanos que en el caso de los franceses, que además, se veían privados de su superioridad en el mar por la partida del *Régent*, que viajaba a Francia llevando a los emisarios y a la mayor parte de los capuchinos, entre ellos al padre Archange. En resumen, La Ravardière no podía esperar apoyo de la corte francesa, que se sometería a lo estipulado en el tratado de paz de 1598 con España: al otro lado de la línea de paz, los particulares franceses actuarían bajo su propia responsabilidad, y sólo podrían reivindicar el principio de libertad de navegación, pues la paz entre los Estados no debía ser turbada.

Los portugueses no desaprovecharon su ventaja. Celebraron un *Te Deum*, construyeron una capilla, enemistaron a los indios con los franceses, y concentraron sus fuerzas, con Castello Branco, en espera del ataque final. No esperaron a que finalizara el plazo señalado. El virrey de Portugal había ordenado tratar a los franceses como piratas. Diego de Campos obtuvo la aprobación de España y regresó a Brasil. Con un refuerzo de siete carabelas, el total de los nueve buques portugueses y el millar de hombres aparecieron en la bahía del Marañón el día de Todos los Santos de 1615, rompiendo así la tregua. Ante la amenaza de ser ejecutados como piratas, los franceses capitulan y abandonan el fuerte de San Luis, punto clave de la región, que pasa al dominio portugués. Los franceses son hechos prisioneros, salvo aquellos colonos que reconocen la soberanía del rey de España, los cuales podrán quedarse con esa condición. Los indígenas tuvieron que aliarse con los nuevos conquistadores. Los misioneros jesuitas sustituyeron a los capuchinos franceses. Los jefes La Ravardière y Des Vaux fueron llevados a orillas del Tajo. Des Vaux moriría encerrado en la torre de Belem y La Ravardière lograría la libertad al cabo de tres años de encierro. Los portugueses iniciaron inmediatamente la ocupación del Pará, aprovechando la información recogida por los franceses en su viaje de explo-



Mapa portugués del Marañón. Reproducción en *Historia Naval Brasileira*, vol. I, tomo II, p. 567. Instituto histórico y geográfico brasileño.

ración. La ciudad de Belem nació tras este suceso. En el lugar del fuerte francés de San Luis se edificó la ciudad de São Luiz de Maranhao. En la Francia equinoccial, como sucediera en la Francia antártica con el islote de Villegaignon, sólo la toponimia, que aquí los anglosajones no sustituyen, conserva el recuerdo de un siglo de empresas y fracasos de los franceses en Brasil. Sus compatriotas borraron de tal modo su memoria, que ni Duguay-Trouin, que tomó Río de Janeiro en 1711, ni los compañeros de Bougainville tenían idea del papel que desempeñaron sus predecesores; fueron los eruditos del siglo XIX quienes lo sacaron a la luz, pero sólo para su propio uso restringido.

Cuando el *Régent* regresa por última vez de Francia, la ayuda es demasiado pobre y llega tarde. Los informes del año anterior habían reafirmado a la reina, si es que era necesario, en su decisión de no intervenir. Únicamente algunos antiguos compañeros de La Ravardière se sintieron conmovidos. La situación de la Francia equinoccial despierta tan escasos ecos, que la obra del padre Yves d'Évreux escapó de milagro de la destrucción total, y no llegó a imprimirse hasta mucho tiempo después, a partir de un ejemplar incompleto, cuando cambió la situación y convenía alentar el fervor misionero y nacionalista de Luis XIII mostrándole los errores políticos de su madre, con la que se había enemistado para siempre.

Isaac de Rasilly, caballero de Malta, decidió acudir en socorro de los asediados y, a falta de algo mejor, repatriarlos. Fue él el que recurrió a sus amistades en el Poitu para armar una vez más al *Régent*. Cuando por fin llegó a Brasil, en diciembre de 1615, tras largos meses de preparativos y sin dinero, fue para constatar que no podía, por el momento, hacer otra cosa que regresar a Francia.

De la Francia equinoccial a la Guayana

El fracaso de los marinos franceses en 1615 parecía deberse más a las circunstancias políticas que a sus protagonistas. Por eso, algunos pensaban que la liquidación de la Francia equinoccial no sería definitiva, que un cambio en la situación propiciaría otros proyectos que no habían abandonado. Surgen entonces una serie de intentos, por lo demás fracasados, pero que al menos tienen el mérito de fomentar el resurgimiento, gracias a la labor de aguerridos marinos, de la flota que

tanto deseaba el gobierno de Richelieu. Todavía son muchos los franceses que intentan instalarse en Brasil, una región que conocen desde hace mucho tiempo. No se cortan de un día para otro unos vínculos tan antiguos. En fin, la colonización de la Guayana es el legado directo de la acción de La Ravardière en la Francia equinoccial; ambos hechos son inseparables.

Las circunstancias iban a permitir el desquite de los franceses. Así, Martim Soares, adversario de La Ravardière, cae herido y es capturado en una batalla naval. El vencedor, Charles Fleury, descendiente del corsario Ango, lo lleva prisionero a Dieppe en 1616. Raleigh ofrecía también una posibilidad a los franceses en su expedición a Eldorado. Sale en marzo de 1617 a bordo del *Destiny* con 16 embarcaciones más. Había conseguido ayuda de las gentes de Dieppe y de El Havre, y cédulas de navegación del almirante de Montmorency, más la garantía de asilo a su regreso. Todavía son muchos los que sueñan con esta fabulosa región. Más adelante, bajo el reinado de Luis XIII, el gran marino protestante Du Quesne, que dirigiría las escuadras bajo Luis XIV, solicitaba un permiso de navegación para ir a aquella región.

A su regreso de Saboya en 1618, François de Rasilly intenta resucitar la empresa ante Luis XIII. Para atraer su interés hacia la Francia equinoccial, rescata del olvido un ejemplar de la obra del padre Yves d'Évreux y la reedita con una dedicatoria para el rey.

La Ravardière, nada más recuperar la libertad continúa sus proyectos. Se asocia con el gobernador de La Rochela, René de Loudrières. Su tenacidad triunfa, y el rey le renueva el 27 de noviembre de 1624 sus poderes de «lugarteniente general en América, desde las Amazonas hasta la Trinidad». Estaba en París preparando la expedición, cuando la revuelta en La Rochela contra la autoridad real rompe su asociación con Loudrières. El largo asedio de la urbe protestante aplaza definitivamente el proyecto de reconquistar la Francia equinoccial: «aquel país de ensueño al que podríamos llamar paraíso en la tierra».

Tras el asedio de La Rochela, La Ravardière sirvió en la flota real al mando de Isaac de Rasilly; pero murió en 1635 en Saint-Malo, sin poder regresar a Brasil. François de Rasilly había muerto en 1621 y su hermano Isaac se encargaría de recuperar el proyecto. El 26 de noviembre de 1626 envía a Richelieu, pariente suyo, ya al cargo de los asuntos de Estado, un famoso informe que le había encargado el propio cardenal en el que se define una política marítima global. Dentro de esta

política, la Francia equinoccial tendrá un lugar, al igual que Canadá, adonde Isaac será enviado más adelante como gobernador [2].

Siguiendo su argumentación, «quien domine el mar tendrá un gran poder sobre la tierra», como se demuestra en el caso del rey de España. Así pues, al rey de Francia le interesa desarrollar una poderosa flota. Ésta podría ser de gran ayuda contra los berberiscos; Francia no puede esperar gran cosa de las Indias orientales, pues los españoles y los holandeses están asentados muy sólidamente. Queda América, donde lo mejor es Eldorado, que va desde el Atlántico al Pacífico desde el 4° norte. Esta región es rica en «minas de oro y plata, esmeraldas caña de azúcar, bálsamo, tintes, perfumes, bija, pimienta roja, tabaco, piña y melones». Los franceses han sido expulsados de la Francia antártica, de Florida y de la Francia equinoccial porque, rodeados siempre de enfrentamientos religiosos y faltos de dinero y de medios, nunca pudieron reunir a más de 300 hombres, dispuestos para luchar. Ahora bien, «debemos considerar que si fuimos capaces de defender durante cuatro años el Marañón y 500 leguas de costas con 120 hombres que quedaban en tierra después de que partiesen las naves», 500 hombres hubieran bastado para eliminar para siempre a los portugueses de la zona. En efecto, los indígenas odiaban de tal modo a los españoles y a los portugueses, que dudaban en convertirse por temor a encontrarse a sus enemigos en el más allá. Rasilly estaría dispuesto a regresar a la zona. Con 15.000 escudos, 500 hombres y 18 meses tendría suficiente para reconquistar la región «desde el río de las Amazonas hasta el río de Areure».

Una política naval activa sería muy necesaria, aunque sólo fuera para defender a los marinos y comerciantes franceses de las flotas extranjeras que se les echan encima como si fueran «peces voladores», imagen que nace del contacto habitual de su autor con el Atlántico sur. En Francia hay medios suficientes, puertos en abundancia y muchos bosques para madera de construcción, y duros y valientes marinos que saben pasar con raciones de 22 habas al día en caso de necesidad.

El rey deberá alentar a la nobleza a servir en el mar, sin que por ello pierda sus privilegios. Muchas veces los problemas han venido de la escasez de mandos. Si el rey diera ejemplo, se producirían muchos

[2] El informe de Isaac de Rasilly ha sido analizado por Ch. de La Roncière, *op. cit.*, pp. 489-496.

armamentos. Si proporcionase a una compañía real de navegación su primer buque, los nobles y las villas del reino lo imitarían en la medida de sus recursos. El clero pagaría la evangelización y vestido de los salvajes, y el transporte de los indigentes a las colonias. Podrían utilizarse buques de 200 a 300 toneladas, con un calado de cuatro pies, equipados con piezas de artillería de 24 libras y 120 hombres de tripulación, reforzados por pataches, equipados con piezas de 18 y una tripulación de 50 hombres. En el mar lo importante es disponer de naves ágiles y de gran potencia de fuego. Éstas podrían servir de guardacostas en Francia y apoyar los intentos en América. Estos detalles técnicos nos muestran las carencias de la flota francesa de la época. El *Régent* debía de parecerse al tipo de embarcación que recomienda Isaac de Rasilly, pero era la única en la Francia equinoccial.

El esfuerzo financiero puede hacerse, pues cada unidad costaría entre 10.000 y 12.000 libras. Es el prólogo de la labor que intentará cumplir Richelieu, realizando la mayor parte del programa propuesto, salvo la reanudación de la colonización de Eldorado. En los años siguientes aumentan las construcciones navales. La más famosa embarcación de línea es la *Couronne,* magnífico compendio de las técnicas de arquitectura naval de comienzos del siglo XVII. La provincia de Bretaña aporta 18 buques. Normandía se especializa en la construcción de galeones no superiores a las 200 toneladas, con capacidad para 120 hombres y equipados con 16 cañones, y de *hirondelles,* más ligeras, construidas para despejar la ruta. Tanto el reclutamiento como la disciplina dentro de la marina real serán reguladas.

Los franceses no han abandonado las rutas del Atlántico sur, ya que en 1635 los partidarios de Richelieu concebían proyectos de colonización más al sur, hacia el Río de la Plata. Las dificultades vienen ahora de los holandeses más que de los portugueses o los españoles, pues se han establecido en Brasil y pretenden impedir a los franceses, que además son sus aliados, el acceso a los puertos de esta costa. Sin embargo, los protestantes franceses emigrados tras la toma de La Rochela colaboran en las empresas holandesas en la antigua Francia equinoccial, mientras que el gobierno de Luis XIII, en guerra con España, apoya las reivindicaciones de independencia de los portugueses contra Felipe III.

Catorce años después de la rendición de Saint Louis de Marañón, algunos hugonotes franceses, entre ellos antiguos compañeros de La

Ravardière, se asocian con la Compañía Holandesa de las Indias occidentales y participarán en la expedición del almirante Lonk. Tras la toma de Olinda y de Recife, estos franceses se separan del grueso de las fuerzas holandesas, navegan hacia el norte y atacan São Luiz, que vuelve a ser Saint Louis de Marañón, capital de un distrito autónomo del que los calvinistas, en torno al pastor Pasquier, expulsan a los jesuitas portugueses. Allí practicarán su culto, hablarán en francés, impondrán los hábitos de La Rochela y colocarán el pabellón de su ciudad natal junto al de la compañía holandesa. Pero la población los consideraba conquistadores y herejes. En 1640, al recuperar Portugal su independencia, se unen a las Provincias Unidas contra España, y los de La Rochela pagarán el precio de la alianza. Su colonia fue sacrificada por la compañía.

Los proyectos de colonización en el sur, en el Río de la Plata, ceden finalmente ante la importancia de las Antillas. Ya existían vínculos entre las colonias de las Antillas y los puestos establecidos en la Guayana. Los franceses establecidos en San Cristóbal fundan puestos en el Sinnamari. En 1626, una barca de Dieppe transporta a una treintena de colonos a la Guayana, más algunas decenas de marineros de los capitanes La Fleur y Hautespine. En 1630, los hombres del capitán Le Grand lucharán contra los ingleses y los holandeses en Surinam. Algunos capitanes de Dieppe sumarán algunos refuerzos.

En definitiva, los sucesores de La Ravardière serán los representantes de las compañías que irán sucediéndose en la Guayana. Por orden de sucesión y a partir de 1627 son: la Sociedad de Comerciantes de Ruán; la Compañía de Cabo Norte, en 1643; la Compañía de la Francia Equinoccial, en 1645; la Compañía de los Doce Señores, de Ruán, de 1652 a 1654, y la Compañía de Cayena, creada en La Rochela, entre 1663 y 1674, fecha en la que la colonia pasa a ser propiedad de la corona.

De hecho, la colonización de la Guayana no es continua. La zona estuvo ocupada unas veces por los ingleses y otras por los holandeses, pero sin una delimitación clara. La denominación de Francia ecuatorial prevalece y, además, el litigio franco-brasileño, fallado en favor de Brasil tras la Primera Guerra Mundial por arbitraje internacional, alcanzaba al menos el doble de la superficie actual del departamento de la Guayana. Las compañías a las que se les concede el monopolio en estas regiones heredan los derechos estipulados por La Ravardière. El contrato de colonización concertado con la Compañía Rosée y Robin,

de Ruán, el de 1638 con Jacob Bontemps, concede a los beneficiarios el monopolio del comercio entre el Amazonas y el Orinoco, incluidas las desembocaduras y el curso de ambos ríos. El hecho de que los esfuerzos se hayan plasmado en la actual Guayana es evidente; pero en aquella época, el proyecto era más amplio.

La acción más importante, por no decir la más seria, fue la de Brétigny, miembro de una familia de comerciantes españoles establecidos en Ruán. El 1 de septiembre de 1643 zarpa de Dieppe con dos naves y 300 soldados y colonos. El asunto empieza a tomar un mal sesgo. Brétigny fue al parecer un desequilibrado que oprimía a su gente. Cayena se convierte en una cárcel para los habitantes, y algunos huyen; otros se rebelan y destituyen a Brétigny. Un capitán de la guardia, Saint-Rémy, se nombra a sí mismo almirante, entabla relaciones comerciales con Brasil y funda nuevos puestos. Algunos oficiales entran en Surinam y persiguen a los holandeses. Brétigny recobra el poder y concede una amnistía a los amotinados.

Oficiales, soldados y marineros edifican bajo su égida un fuerte río arriba de Cayena. Pero Brétigny recae en sus delirios de grandeza y se enemista de nuevo con su gente, en especial con los indios, que acaban matándolo y asediando los puestos franceses. Mahury, Maroni, Berbice y Surinam son destruidas, y los últimos colonos que quedaban en Cayena fueron evacuados a San Cristóbal de las Antillas a bordo del buque del capitán Mirbaut. La colonización de la Guayana continuará más adelante con una sucesión de dificultades y fracasos.

En suma, durante siglo y medio, marinos y buques llegados de Francia frecuentaron la costa brasileña de sur a norte en competencia con las restantes naciones europeas.

El material naval francés fue quizás insuficiente, más que de baja calidad, pues ya hemos visto que estaba preparado para las travesías transoceánicas, y los marinos franceses no tienen más problemas que cualquier otro competidor. Sin duda no consiguió ser el instrumento de una política regular y, además, las condiciones geográficas tampoco influyeron de forma automática en su favor. Pero sobre todo, el comercio marítimo era por sí solo insuficiente para arraigar una presencia que no se asienta, en el caso de los franceses en Brasil, en una economía de plantación. La historia de las expediciones navales francesas en Brasil está caracterizada por un desplazamiento hacia la Guayana, hacia el hemisferio norte.

Para los insistentes intentos de famosos pioneros o de oscuros, pero numerosos comerciantes y gentes de mar, «Cayena apenas compensa el fracaso de Villegaignon y de la Francia equinoccial».

Los franceses en las Antillas: del filibusterismo a la compañía [3]

> La historia del asentamiento en las islas de San Cristóbal y Guadalupe nos muestra con claridad cuántas dificultades y gastos se presentan cuando se necesita movilizar a quinientos o seiscientos hombres —para llevarlos en un trayecto de 1.800 leguas— a desbrozar un terreno cubierto de bosques e insano, donde no hay pan, ni bollos, ni casas, ni hospederías, y donde se produce un vuelco tan asombroso de humor a causa del cambio de alimentos y de clima, que la mayoría caen enfermos a los pocos días de haber llegado.

El primer establecimiento francés tuvo lugar en San Cristóbal, donde desembarcó Pierre Belain d'Esnambouc en 1625. De buena familia normanda y nacido cerca de Yvetot, tenía 40 años y había mandado ya algunas naves. En San Cristóbal había algunos aventureros franceses en la isla que se llevaban bien con los indígenas caribes. El cultivo de tabaco, que ya se consumía en Francia como rapé, era su principal riqueza. Se utilizaba también en la zona como moneda de intercambio con los vecinos, sobre todo holandeses e ingleses. El enemigo común era España. Esnambouc descendió hasta San Cristóbal tras un combate contra un navío español «con intención de reparar los daños más que por establecerse en el lugar» [4].

Allí contactó con un «capitán inglés llamado Vocrenard» (Warner) para acordar el asentamiento de las dos naciones y el reparto de la isla, y apoyarse mutuamente frente a los ataques de terceros. Al regresar ambos a sus respectivos países, informaron de estos hechos, y «los dos

[3] Sobre esta cuestión seguiremos la reciente obra de R. y M. Cornevin, *La France et les Français Outre-Mer*, París, 1990, pp. 88-92. La obra ofrece una bibliografía detallada. La siguiente cita es del padre Du Tertre, al comienzo de su capítulo IV, *vide infra*, n.° 5.

[4] Cita en *Journal de bord du Chirurgien Exmelin*, ed. por J. Mousnier, París, 1956, p. 308. Para las citas siguientes, véase Alexandre-Olivier Oexmelin, *Histoire des aventuriers filibustiers*, tomo I, Trévoux, 1775.

reyes crearon, cada uno por su parte, una compañía para el comercio con las islas de América».

San Cristóbal llevaba el nombre de Colón, que la había descubierto en 1493. Los españoles reaccionaron ante este asentamiento, y don Federico de Toledo ataca la isla con una escuadra de 24 buques. El sobrino de Esnambouc muere en la batalla. Los franceses abandonan la isla, asolada por los españoles. Esnambouc se refugia primero en Antigua y luego en Montserrat antes de regresar a San Cristóbal, que recupera su prosperidad. 80 colonos de San Cristóbal prefirieron establecerse en la Tortuga en lugar de seguir a Esnambouc.

Santo Domingo había quedado casi abandonada por los españoles, atraídos por México. Las bueyes salvajes que cazaban los bucaneros se habían multiplicado en aquella zona. El cirujano de los filibusteros, el normando Exmelin, lo cuenta así:

> el escaso número de estos aventureros se dividió en tres bandos. Unos se dedicaron a la caza y adoptaron el nombre de bucaneros, otros se dedicaron al corso y adoptaron el nombre de filibusteros, de origen inglés y que significa corsario; los restantes se dedicaron a trabajar la tierra y conservaron el nombre de habitantes.

Algunos aventureros de Dieppe «armaron con intención de hacer allí fortuna». El corso contra los españoles lo realizaban conjuntamente gentes de Zelanda, de Normandía y de Inglaterra. Los franceses prefieren la Tortuga y Santo Domingo a San Cristóbal, pues ésta se encuentra demasiado lejos para almacenar el botín. Los lanceros españoles realizaban a veces algunas expediciones de castigo contra los bucaneros. Éstos se defendían con sus escopetas de cañón largo fabricadas en Dieppe y Nantes. Los filibusteros se instalan en la costa oeste de Santo Domingo, por entonces desierta. De ahí proviene el nombre de Hermanos de la costa.

En 1626, Esnambouc regresa a Francia y consigue convencer, gracias a una importante carga de tabaco, a un tal Jean Cavelier, de El Havre, del interés de la empresa. En consecuencia, se crea la Compañía de San Cristóbal, de la que es accionista el propio Richelieu con 10.000 libras. Esta es la razón de la importancia que adquiere la isla a pesar de la reacción española.

En 1635, el número de habitantes de San Cristóbal había aumentado. Esnambouc crea junto a un centenar de hombres una fundación,

a la que llamará San Pedro, en la isla de la Martinica. Muere en 1637, tras haber reconstruido un fuerte para resistir los ataques de los salvajes. Du Paquet, sobrino de Esnambouc, fue nombrado por éste gobernador de la Martinica. La decisión fue aprobada por los dirigentes de la compañía.

La compañía, ahora Compañía de las Islas de América, había enviado a monsieur de l'Olive para ocupar Guadalupe. Sus representantes se instalaron también en las islas de Dominica, Santa Lucía, Saintes, La Deseada, Saint-Barthélémy, Sainte-Croix y Saint-Martin. La compañía consigue también en 1642 las islas de Granada, Tobago y María Galante. En esta época, las islas reciben en su conjunto a 7.000 enrolados a lo largo de 36 meses. Las islas pertenecen a la compañía, pero es el rey el que nombra al gobernador. En 1652, al borde de la quiebra, la compañía pone sus islas en venta. Du Parquet compró la Martinica; D'Houel, la isla de Gualadupe y el comendador de Poincy adquiere, para la Orden de Malta, San Cristóbal, Saint-Barthélémy y Saint-Croix.

Entre los particulares que refuerzan su posición en las Antillas durante los disturbios de la Fronda, señalemos a Fouquet, marqués de Belle-Ile, que adquiere a través de intermediarios una propiedad en la Martinica, al otro lado del Atlántico, donde concentra algunos recursos. Siguiendo sus pasos, Colbert empieza a interesarse por las empresas de colonización. Éstas se completan con la llegada de misioneros: «religiosos que condujesen a los pueblos de esta isla al fervor, que les administrasen los sacramentos y les predicasen la palabra de Dios». Para ello, Du Parquet hizo venir a capuchinos y dominicos, como explica uno de estos últimos, el padre du Tertre, historiógrafo de los establecimientos franceses en las Antillas [5].

Desde su descubrimiento por los españoles hasta comienzos del siglo XVII, las Antillas habían evolucionado mucho, en especial Santo Domingo, despoblado de sus indígenas arawaks. Por tanto, los navegantes franceses hacen un nuevo descubrimiento, pues se familiarizan entonces, a través de los estrechos canales, con la navegación entre las pequeñas y las grandes Antillas y Tierra Firme. Las descripciones que

[5] Véase P. du Tertre, *Histoire générale des Antilles*, París, 1667, tomo I, cap. IV, pp. 99-109 y 118.

realiza en tiempos de Luis XIV el padre Du Tertre o Exmelin se refieren más a la historia de la colonización que a la del descubrimiento. Recordaremos, sin embargo, algunas consideraciones sobre la navegación en aguas difíciles y las referidas a los salvajes, en aquellas islas donde aún quedaban algunos.

En la Martinica, «los salvajes, que sólo consienten la vecindad de los europeos en contra de su voluntad, empezaron poco después a protestar, y algunos de ellos, pues no todos eran del mismo parecer» declararon la guerra a los franceses en cuanto se instalaron. Luego amotinaron a los de las islas vecinas, la Dominica, Guadalupe y San Vicente. Los colonos de la Martinica contaron con el apoyo de los de San Cristóbal, y los salvajes, vencidos, firmaron la paz.

Los indios caribes desaparecen paulatinamente de las islas francesas cuya explotación exige la mano de obra de esclavos negros de África, que irán sustituyendo paulatinamente a los enrolados. Más adelante, volveremos a las descripciones de estos indios.

En cuanto a las observaciones sobre la geografía, éstas aparecen en las memorias sobre el tiempo:

> Se llaman Islas de Barlovento a las que están al este o al noreste de San Cristóbal, e Islas de Sotavento a las que están al oeste o al noroeste de la misma isla. Esta distinción se ha hecho con relación a San Cristóbal porque esta isla ha sido el primer y durante mucho tiempo el principal establecimiento de los franceses e ingleses en las Antillas, y en relación al viento del este porque es el más frecuente en este mar.

Exmelin ofrece una descripción de la Tortuga: «situada en el 20°, entre 30'y 40' al norte de la línea equinoccial», con 16 leguas de contorno,

> sólo es accesible por el lado sur a través de un canal de dos leguas de ancho, que la separa de la isla de Santo Domingo. Allí hay un puerto bastante bueno, al abrigo de los vientos, que en estos sectores nunca son muy fuertes [...]. La isla está toda rodeada de grandes peñascos que los habitantes llaman costas de hierro.

El mismo autor habla también ampliamente de Santo Domingo, sus praderas, sus sabanas y sus ríos auríferos [6].

La colonia de San Cristóbal es alabada como «la isla amable» por sus costumbres civilizadas y la tradicional cortesía de sus colonos, que se conservará en el siglo XVIII bajo la dominación inglesa.

Así pues, franceses e ingleses hacen un nuevo descubrimiento, posterior al de los españoles. Acondicionan y transforman a su vez la Naturaleza en estas Antillas desde los comienzos de una colonización que las convertirá un siglo más tarde en las perlas del azúcar para Europa.

[6] *Journal de bord...*, pp. 328-329.

[illegible]

[illegible] a los de las islas vecinas, la Dominica, Guadalupe y San Vicente. Los colonos de la Martinica contaron con el apoyo de los de San Cristóbal, y los salvajes, vencidos, firmaron la paz.

Los indios caribes desaparecen paulatinamente de las islas francesas cuya explotación exige la mano de obra de esclavos negros de África, que van [illegible] paulatinamente a los caribeños. Más adelante, volveremos a las [illegible] de estos indios.

En cuanto a las observaciones sobre la geografía, [illegible] en las memorias sobre el tiempo [illegible]

> Se llaman islas de Barlovento a las que están al este o al noreste de San Cristóbal, e islas de Sotavento a las que están al oeste o al noroeste de la misma isla. Esta distinción se ha hecho con relación a San Cristóbal porque esta isla ha sido el primero y durante mucho tiempo el principal establecimiento de los franceses e ingleses en las Antillas, y en relación al viento del este porque es el más frecuente en este mar.

Empecemos con una descripción de la Tortuga, situada en el 20° [illegible] al norte de la línea equinoccial, con 16 leguas de contorno,

> que se encuentra por el lado sur a través de un canal de dos leguas de ancho, con la costa de la isla de Santo Domingo. Allí hay un puerto bastante bueno, al abrigo de los vientos que en estos mares [illegible] (...). La isla está toda poblada de grandes [illegible] que sus habitantes llaman [illegible] a la [illegible]

Capítulo II

LOS NAVEGANTES FRANCESES EN CANADÁ DURANTE EL SIGLO XVII

La paz de Vervins entre Francia y España se firma en 1598. El acuerdo concede a los súbditos del rey de Francia libertad para fundar establecimientos más allá de la línea de paz. Las posibilidades son mayores en América del Norte que en el centro y el sur, ya ocupados. Los marinos franceses, formados en las rutas del Atlántico, reanudan la instalación permanente sobre las costas de Arcadia y del Saint Laurent.

Los obstáculos surgen menos de la competencia o de la resistencia de los indígenas que de la propia Francia, pues los círculos financieros apenas invierten para apoyar la acción de los pioneros. A mediados de siglo se produce un cambio decisivo: siguiendo los pasos de la Francia marítima, el entusiasmo impulsa ahora a la Francia del oeste, a las gentes del interior, a ir a Nueva Francia. Ésta tropieza con los ingleses, que por sus revueltas civiles han desarrollado con mayor fuerza sus asentamientos de población en América.

En tiempos de Luis XIV, Nueva Francia cuenta con un obispo, un intendente e instituciones comparables a las restantes provincias del reino. La exploración se lleva a cabo desde las bases de la nueva provincia a lo largo de las corrientes de agua y mediante el desembarco y el transporte por tierra de la embarcación, hacia el centro y los Grandes Lagos, hacia el norte y la bahía de Hudson y hacia el sur, por la cuenca del Mississipi, hasta el golfo de México. Se evitarán los establecimientos ingleses situados a lo largo de la costa y se aproximarán a los españoles. El litigio se regula en 1713 mediante los tratados de Utrecht. Francia y España se alían contra Inglaterra, que considera esenciales sus posiciones en América. Para Luis XIV lo importante es el bacalao de Terranova; algunas concesiones en Arcadia compensarán ampliamente la consoli-

dación de sus derechos en Europa. En los albores del siglo XVIII, los ingleses cuentan con una superioridad decisiva en América del Norte. Pero en los descubrimientos, ya que no en la colonización, los súbditos de Luis XIV serán muy activos. Buscarán más la alianza con los indígenas que el poblar los inmensos espacios recorridos.

Aquellos hombres fueron sucesivamente o a la vez marinos, pescadores, pilotos o corsarios, gentes de guerra, aventureros, campesinos o colonos, misioneros, religiosos, místicos, tramperos, cazadores, comerciantes, empresarios, administradores, impulsados por el afán de lucro, la sed de almas o la atracción por lo desconocido. Canadá se desarrolla cuando los marinos se hacen anfibios: los ríos son los caminos y las cuencas los ejes del descubrimiento interior. Champlain es un verdadero marino, pero sus navegaciones son sólo un punto de partida. El padre Marquette o Cavelier de La Salle no son marinos, pero sus viajes serán esenciales en el descubrimiento de América. ¿Qué podríamos decir de Radisson o de los hermanos Le Moyne? Todos los colonos canadienses de la primera generación atravesaron una vez al menos el Atlántico. Son los navegantes y sus travesías, las de los barcos, los bienes, los hombres, las imágenes y las ideas, las que convierten al indio hurón en un símbolo para los contemporáneos de Luis XIV, y la cabeza emplumada de un indio, un motivo decorativo en los adornos y mobiliario de final de siglo.

El descubrimiento será constante y continuo a lo largo del siglo XVII. El periodo de los pioneros se inicia en torno al año 1603, sin que esta fecha suponga un punto de partida claro. La consolidación se producirá durante el reinado de Luis XIII y el auge de la etapa de 1630 a 1650. La expansión de la nueva provincia se realiza en los años 1660-1680. A partir de los años 1715-1720 y el principio de un nuevo reino, la Luisiana despierta un nuevo sueño de Eldorado, que compensará los desengaños sufridos en el norte.

Los comienzos de Nueva Francia durante el reinado de Enrique IV [1]

El recuerdo de los descubrimientos de Jacques Cartier no se había perdido. Los pescadores siguen frecuentando las aguas de Terranova.

[1] Seguiremos aquí a R. y M. Cornevin, pp. 72-76, *op. cit.*, en p. 75. Véase también H. Servien, *op. cit.* Sobre Brouage; ver M. Le Grelle, *Brouage-Québec*, St. Jean d'Angély, 1977.

Sus escritos no han dejado huellas. Pero el conocimiento empírico del Atlántico fracasa, como el de Troïens de Mesguez, marqués de La Roche, paje de la reina madre, que consigue de Enrique III en 1578 el título de «virrey de las nuevas tierras de América», pero se deja capturar por los ingleses. A partir de 1598, y hasta la fundación de Quebec, el resurgimiento de las actividades francesas atrae en su camino a los competidores, a los contrabandistas ingleses y también vascos. Todavía en 1608, Champlain tiene que expulsarlos de la región de Tadoussac.

Los comienzos de Champlain sirven como ejemplo de las antiguas estructuras y de la nueva orientación marítima de la Francia de comienzos del siglo XVII.

Nacido en Brouage en 1567, Champlain es ante todo un marino. Aprende junto a su padre la práctica de la navegación en las costas de poniente. Luchó en las filas católicas durante las guerras de religión. Su jefe fue uno de los primeros en reconocer a Enrique IV. Cuando se firma la paz con España, Champlain tiene 30 años, 10 de ellos dedicados a combatir en infantería. Gracias a la mediación de un tío suyo, piloto mayor del rey de España, se embarca en un galeón español y pasa algún tiempo en las Antillas y el golfo de México. Allí levanta planos, redacta notas y observaciones que envía a su vuelta al rey Enrique IV con el título de *Breve discurso de las cosas más señaladas que el señor Champlain ha visto en las Indias Occidentales*. El interés de realizar, por ejemplo, un canal en Panamá aparece aquí señalado. Enrique IV queda cautivado y le concede una pensión y el título de geógrafo del rey, al igual que Thévet lo recibiera en su tiempo.

De este modo, Champlain consigue una primera misión, que realizará en 1603 con du Gua de Monts y Pont-Gravé. En 1598, el marqués de La Roche había hecho un contacto con Tadoussac, en la costa de Canadá. Al año siguiente, se constituye una compañía que obtiene el monopolio del comercio en el Saint-Laurent, con la condición de «habitar la región», es decir, instalar una colonia. El capitán Chauvin y Gravé du Pont, llamado Pont-Gravé, natural de Saint-Malo, construyen un fuerte. La invernada fue muy dura. Chauvin muere y Pont-Gravé regresa a Francia con los supervivientes y dos indios. El gobernador de Dieppe, Aymar de Chastes, se encarga personalmente del proyecto. El viaje de 1603 será una avanzadilla, una exploración para informar después al rey, de lo cual queda encargado Samuel Champlain.

En mayo, tres naves francesas fondean cerca de Tadoussac y establecen contacto con los indígenas gracias a los indios de Pont-Gravé. Champlain remonta el estuario del Saint-Laurent y acumula numerosos croquis, notas, datos y observaciones sobre la flora la fauna y los indios. Llega a la conclusión de que estas nuevas tierras, «si se cultivasen serían tan buenas como las nuestras». Sin duda mantiene la esperanza de encontrar un paso hacia China; pero señala claramente las condiciones para una implantación duradera en Canadá: cultivar las tierras, crear puertos para el comercio, avanzar hacia el oeste y aliarse con los indígenas, por tanto evangelizarlos y hacerlos sedentarios.

Su relato complació en la corte, los salvajes se pusieron de moda y Enrique IV se interesó por la empresa. Bien es verdad que Brasil, conocido ya de tiempo atrás y con una rentabilidad demostrada, atrae más. Pero Canadá está prácticamente libre de la competencia y las rivalidades políticas consiguientes. El objetivo declarado de la instalación francesa será el de «poblar, cultivar y hacer habitar las dichas tierras lo más pronto posible, y buscar en ellas las minas de oro y plata».

Los descubrimientos franceses en el siglo XVII tienen una triple característica: las antiguas estructuras subsisten a largo plazo; aparecen polos y formas de desarrollo nuevos, y por último, la política marítima y colonial se afirma. Esta política empezaba ya a formularse con Enrique IV; Richelieu la defendió y sus sucesores la desarrollarían, siempre que se concediesen o tuviesen los medios necesarios. El objetivo de esta política era claro, pero la estrategia fue más ambiciosa que los resultados obtenidos o explotados.

La continuidad de las antiguas estructuras se debe a los círculos interesados, a los motores y a los medios del descubrimiento. Los círculos y los medios siguen centrados en los puertos, sobre todo en los del canal de la Mancha, Saint-Malo en la Bretaña y los puertos de Normandía, como siempre. Los normandos de la costa o del interior siguen estando en primera línea en lo que respecta a América durante el siglo XVII: los círculos de Ruán, con Brétigny, aunque de origen español, y Esnambouc o Exmelin, respecto a las Antillas. Entre 1633 y 1637, la encargada en las Antillas de la evangelización de las islas francesas es la provincia normanda de la orden de los capuchinos. Un siglo después de Ango, sigue siendo un vizconde de Dieppe el que interviene en los viajes a Canadá y en la colonización, con campesinos del oeste como contingente.

Tras los normandos aparecen, como en el siglo XVI, los ingleses, vinculados a ellos por lazos de sangre o por religión. Ya hemos visto el papel de los cartógrafos normandos al servicio del rey de Inglaterra o las asociaciones de comerciantes de una y otra parte del canal de la Mancha. Resulta curioso constatar que el corsario escocés Douglas Kirke, que tomó Quebec en 1627, nació en Dieppe de madre francesa, y sin duda no es casual el hecho de que Radisson, marino y trampero canadiense francés, se case más tarde con la hija del propio Kirke, en el periodo en el que está al servicio del rey de Inglaterra. Los vínculos familiares y los vínculos comerciales siguen, como en la Edad Media, una estructura tradicional.

Los vínculos comerciales asocian siempre a compañías de comerciantes que reúnen sus capitales y preparan una expedición cuyos beneficios calculados están garantizados por el monopolio concedido por los poderes públicos. Teniendo en cuenta las inversiones necesarias, la inmovilización de capitales, los riesgos imprevistos, que en los comienzos son considerables, la duración del viaje y la amortización, sólo justificaría tal empresa la posibilidad bastante razonable de vender las mercancías de retorno, si es que hay retorno, a un 200 o 300 % del precio inicial de la carga. Si se consigue una cierta regularidad, la cifra puede descender y los beneficios seguirán compensando a pesar de todas las inversiones. Se comprende en estas circunstancias el interés en los descubrimientos por los metales preciosos o los diamantes. Las pieles pueden ser un sustituto apreciable. Pero los gastos de instalación de una simple colonia agrícola siempre se harán a regañadientes, pues los beneficios son escasos y llegan con mucha lentitud, en comparación al costo de la travesía y de la implantación de campesinos y soldados. Para reforzar la riqueza nacional, el laboreo y el pastoreo, las dos fuentes de riqueza que el ministro Sully intenta revitalizar en Francia en esos momentos, no tienen por qué llevarse a un lugar tan lejano como el Canadá. Vemos enseguida la paradoja: descubridores y primeros colonos tendrán que luchar primero contra los obstáculos que les crean las compañías, incluso aquellas cuya meta social es la de apoyar sus empresas.

Los propios barcos, como la *Bonne Renommée* de Champlain, y la organización de las expediciones navales siguen siendo bastante tradicionales. Los tonelajes siguen siendo intermedios, incluso inferiores.

Para los descubrimientos suelen armarse tres naves, o cinco a la vez, como máximo, en fase de explotación.

Al mismo tiempo, aparecen nuevos factores, o al menos, se clarifican a lo largo del siglo XVII. Un poco antes de mitad de siglo, las embarcaciones francesas para los descubrimientos aumentan de tamaño y capacidad. En la escuela holandesa, los avances en la construcción naval permiten pasar de las 100 toneladas, media alta en el siglo XVI, a las 200 y, más tarde las 300 o más toneladas, cifra que pasa a ser el nuevo patrón. En las grandes flotas europeas, los «monstruos» que sobrepasan o multiplican el millar de toneladas sólo se utilizarán en el futuro para los desfiles, función a la que estaban destinados en la etapa precedente, pues no eran sólidos ni tenían facilidad de maniobra.

El aumento del tonelaje y de la artillería de los buques modifica la geografía portuaria. Las grandes radas alcanzan toda su importancia, como El Havre, que era demasiado grande cuando se inauguró. Brest, «mi Brest» como dirá Richelieu, se desarrolla en el siglo XVII. Sin embargo, los pequeños puertos de los estuarios normandos ya no se corresponden con los nuevos calados. Los normandos se mantendrán, como hasta entonces, activos; pero nuevas regiones del Poniente se situarán en el primer plano. La Saintogne adquiere mayor importancia a finales del siglo XVI. Es la fachada marítima del Poitou, cuyos gentilhombres participan en las guerras y en los medios influyentes de la corte de Richelieu. Ya conocemos el importante papel de La Rochela. Con Champlain llegamos a la paradójica Brouage, protegida por Richelieu, anterior a la no menos paradójica Rochefort, creación de Colbert en la segunda mitad de siglo.

Brouage está hoy en el interior. Fue, a partir de las guerras de religión, un puerto en competencia con La Rochela. Durante siglos, los barcos se acercaban a la costa plana y pantanosa de esta zona para soltar el lastre. A orillas de los *pólders* de la región se había formado una zona convexa que los holandeses drenarán en tiempos de Enrique IV. Jacques de Pons, señor de Marennes, mandó edificar una ciudad con idea de convertirla en una base comercial para el Ultramar americano. Los católicos se apoderan de Brouage en 1569, se convierte en villa real, y Carlos IX envía allí a un gobernador, d'Espinay-Saint-Luc. El comercio de sal, con 60.000 escudos de oro al año, es la principal fuente de riqueza de la ciudad. Los extranjeros se instalan allí y se llevan a cabo armamentos a Brasil y Canadá. Enrique III elige la ciudad

como sede del almirantazgo en la época en que nace Champlain. Pero en medio de esta prosperidad, la muerte de Brouage se venía gestando desde el final de las guerras de religión. En respuesta a las peticiones de los habitantes de La Rochela, celosos de su monopolio, el jefe protestante Condé asedia el puerto y la ciudad, que consiguen resistir en 1586 defendidos por d'Espinay-Saint-Luc. Pero los protestantes obstruyen el canal principal hundiendo una veintena de naves lastradas con piedras. Los posteriores dragados no conseguirán nada; el puerto queda condenado a hundirse en el fango. Hasta entonces, se mantendrá gracias al favor del rey. Es más, a partir de 1627, cuando se produce el asedio de La Rochela, el eclipse de esta ciudad rival y la derrota de sus aliados ingleses, Brouage sobrevivirá hasta su declive en la segunda mitad del siglo XVII. Rochefort, en la Charente, se desarrollará más adelante como arsenal de la flota real en tiempos de Colbert.

Conviene precisar la estrategia y la política marítima de Francia.

El mar y las colonias en la política de Richelieu [2]

A partir de 1620, el prelado consolidará su papel en los asuntos de Estado, eliminará a sus oponentes y ocupará el gobierno. Richelieu tiene una visión estratégica que apoya el desarrollo del poder de Francia en América de forma especial. Su política marítima no surge de la nada; Richelieu se siente atraído por los asuntos del mar por herencia y ambiente familiar.

Su padre, maestresala del rey, participaba en los armamentos del corso. Le Roy du Chillou, vicealmirante en tiempos de Francisco I, era uno de sus abuelos maternos. Un tío suyo, el comendador de La Porte, fue a Brasil con La Ravardière y los hermanos Rasilly, que son primos suyos. Los sobrinos del cardenal, La Porte de La Meilleraye y Maillé-Brézé llegarán a ser famosos en la marina. La ensenada de L'Aiguillon, las marismas del Poitou y las costas de Santonge están cerca de su obispado. El cardenal se desprende de sus oponentes, el almirante de

[2] Véase en especial P. Castagnos, *Richelieu face à la mer*, Ouest-France, 1989 y E. Taillemite, *L'histoire ignorée de la marine française*, París, 1988, pp. 42-67, obra que seguiremos aquí, así como Cornevin, *op. cit.*, pp. 77-82.

Francia Montnorency y Soubise, protestante partidario de los ingleses, cuyas iniciativas habían abonado el terreno a su política marítima. La ciudad de Soubise está próxima a Rochefort, dentro de la misma región. El cardenal consigue hábilmente acaparar los cargos despojando a otros a fin de llevar adelante una política eficaz. Antes incluso de convertirse en el principal ministro de Luis XIII, Richelieu era gran maestro de la navegación, cargo que aprovechó para situar a sus fieles, como los hermanos de Sourdis, arzobispo de Burdeos. La fachada marítima sigue siendo la misma desde la Gironda hasta el estuario del Loira. Los prelados serán sobre todo destacados jefes de las escuadras y los pabellones capturados al enemigo adornarán sus catedrales. El mismo Richelieu dará pruebas de sus facultades para el mar y para la guerra en el asedio de La Rochela. En resumen, con Montmorency primero, y luego con Richelieu, sobre todo, Francia desarrollará entre 1618 y 1642 una política marítima eficaz, ampliamente continuada por Fouquet y luego por Colbert, en el periodo siguiente.

Los principios de esta política ya estaban definidos antes de Richelieu. La huella del ministro se reflejará en la amplitud del proyecto, la paciencia, la continuidad y el impulso que le imprime, pues sabe influir, monopolizar y aprovechar las circunstancias para llegar a resultados partiendo de cero o casi de cero.

Enrique IV había apoyado las empresas en América mientras no obstaculizasen la orientación esencial de su política. En 1609, 90 años después de la circunnavegación de Magallanes, aparece el relato de Olivier de Malherbe, sin duda el primer francés que dio la vuelta al mundo. Enrique IV se muestra interesado. El rey tenía intención de emprender de nuevo la guerra contra España cuando muere asesinado, en 1510. Pero esta política no se reanuda antes de 1630, con Richelieu. La regente, María de Médici, intentará evitarla a toda costa. Por tanto, el ministro Sully se ocupará en primer lugar de la Francia continental y se mostrará muy cauteloso con las empresas marítimas.

Los principios que presidirán la colonización francesa en América estaban ya definidos en la época de Enrique IV, con las empresas de los hermanos Rasilly en Brasil y de Champlain en Canadá: toma de posesión en nombre del rey, repoblación con gentes de la metrópoli, revalorización de la agricultura y amistad con los indígenas, a los que se intentará convertir. El *Tratado de economía política* de Montchrétien pone de relieve los argumentos en favor del descubrimiento y coloni-

zación: la gloria de la conquista, el desarrollo del comercio a través de la importación de productos exóticos y la exportación de artículos franceses, la emigración, que descarga al Estado de los súbditos más revoltosos y, por último, la conversión de los «salvajes», que lleva a Francia a una política de integración. Richelieu, en efecto, tomará la decisión de

> que los descendientes de los franceses que habiten en dicho país, junto con los salvajes que sean llevados al conocimiento de la Fe, serán considerados y tenidos en el futuro como naturales franceses, sin obligación de tener en su poder carta alguna de declaración ni de naturaleza.

Más adelante, se llegará a ver a mujeres salvajes convertidas, casadas con colonos en Canadá, recibir una dote de 150 libras tornesas, cantidad apreciable, equivalente más o menos en aquella época a la mitad del salario anual o «porción congrua» de un cura párroco rural en Francia.

Para integrar las tierras y los hombres en el reino de Francia que se abre en Ultramar, se necesita el apoyo de medios políticos y materiales. Richelieu es un heredero, inventa menos que reorganiza, como sucederá más tarde con Colbert. Su visión estratégica es clara, aunque no pueda responder a todas las ambiciones de una política que aspira a ser mundial. Pero todos los elementos de esta política están íntimamente relacionados.

Hacia 1620, Francia cuenta con una docena de galeras en malas condiciones en el Mediterráneo, y en poniente prácticamente no tiene nada. Cuando se necesitan naves, en lugar de construirlas, se prefiere alquilar las flotas y sus servicios a los holandeses, sobre todo. Las potencias marítimas son España, Holanda y, en menor medida, Inglaterra. Incluso la navegación comercial está al principio en manos de extranjeros, y los holandeses, una vez más, son los transportistas del mar.

Richelieu expresa claramente su proyecto: no se trata únicamente de lograr una adecuada defensa de las costas, es necesario tener iniciativas. Se necesitan entre 30 y 40 galeras en el Mediterráneo y al menos 40 buques en poniente. Frente a un adversario tan poderoso como España, Francia tendrá que actuar de forma que consiga dividir sus posesiones e interceptar sus comunicaciones, con lo que se cumplirá la

Palabra de las Escrituras: «todo reino dividido perecerá». Ésta es la referencia explícita de Richelieu. Por eso su política concede tanta importancia, en el continente, a la región de Valteline, que separa el Milanesado español de las posesiones alpinas de los Habsburgo de Austria. Por lo mismo, en el mar le interesa desarrollar una flota en el Mediterráneo que separe con el litoral francés las penínsulas Ibérica e Itálica. Por eso en el Atlántico, intenta equilibrar el poder marítimo español mediante la alianza con Holanda o Inglaterra, y procura que ninguna de estas dos potencias, ni siquiera cuando estén enfrentadas momentáneamente con Francia, se alíen con el adversario principal. Estos proyectos de acción directa deben conjugarse con una estrategia indirecta: la monarquía española es vulnerable a causa de las tendencias centrífugas de zonas que reivindican su independencia nacional, como por supuesto, las Provincias Unidas, pero también Portugal. Y estas zonas ocupan posiciones muy importantes en Ultramar. Richelieu ayuda a la restauración en 1640 de una dinastía nacional en Portugal con los Braganza. En ministro es sensible desde hace tiempo al papel de los rivales de España en las grandes travesías. Con un siglo de retraso, en 1628, aparece la traducción francesa de una obra dedicada a Richelieu, *Peregrinación,* original del aventurero portugués Fernao Mendez Pinto [3].

El reglamento del mar aparece en 1625. En 1626, Isaac de Rasilly presenta a Richelieu la memoria en la que se recomiendan algunas de las soluciones que se pondrán en práctica, el plan de armamento iniciado en 1627 y la creación de grandes compañías comerciales. Debemos añadir a la labor del consejero y pariente Rasilly, la del célebre capuchino Joseph du Tremblay, que alentará tanto la actuación en América como el comercio de levante y la expansión en las Indias orientales, con un espíritu de cruzada y expansión de la Cristiandad que podrá llevarse a cabo gracias a la misión católica y a los súbditos del rey de Francia.

Richelieu reorganiza los cargos civiles y militares, la administración de los mares, de las flotas y de los puertos. Todos los elementos de su actuación son interdependientes. Los objetivos estratégicos y políticos exigen el desarrollo de la flota, la expansión colonial, el apoyo del comercio, la explotación de los recursos nacionales, la eliminación

[3] R. Viale acaba de publicar una edición francesa, ed. La Diférence, París, 1990.

de la dependencia frente a los intermediarios extranjeros, la organización del reclutamiento de soldados, su instrucción, la reglamentación correspondiente, el desarrollo de la construcción naval, la adecuación de los puertos y de los arsenales y la explotación de las materias primas necesarias. En este periodo se abonará el terreno y durante el reinado de Luis XIV se continuará la acción tras el paréntesis de la Fronda.

A partir de 1626, Richelieu impulsará tres grandes compañías de comercio marítimo. No lograrán grandes éxitos, como tampoco lo conseguirán los intentos posteriores en tiempos de Colbert. Francia se inspiraba en modelos extranjeros, ingleses u holandeses, aunque el impulso llega del Estado o de sus principales representantes, pues según Richelieu, «los franceses no tienen capacidad para grandes proyectos, para los cuales se precisa paciencia y perseverancia»; es necesario, pues, ayudar a estas empresas. Éstas serán, en las Antillas, la Compañía de San Cristóbal y de las Islas de América, la Compañía de la Barquilla de San Pedro Flordelisada y, en Canadá, la Compañía del Morbihan o de los Cien Asociados. A pesar de nombres tan sugerentes, las promesas nunca llegarán, en ninguno de los casos, a dar sus frutos.

El desarrollo de los puertos y de las defensas costeras se realiza de acuerdo con las opiniones de gente como Infreville o Rasilly. Arsenales acondicionados, escuelas hidrográficas organizadas y cuerpos de oficiales regulados son algunos de los muchos proyectos de futuro, a pesar de que la realización es, a mediados del siglo XVII, más modesta que las grandes aspiraciones políticas que la presiden.

La labor de Champlain

El periodo inicial de su actividad, hasta la fundación de Quebec en 1608, es fundamentalmente marítimo. Champlain y sus compañeros navegan, señalan las costas y realizan los primeros establecimientos en las islas o los estuarios. En una segunda etapa, los descubrimientos se llevarán a cabo en tierra. Quebec era la base para exportar a la metrópoli y para explorar hacia el interior, hacia los Grandes Lagos y las cuencas fluviales. En 1609 llegan al lago Champlain. En 1615, al lago Hurón y en 1616, al lago Erie. A partir de entonces y hasta su muerte,

en 1635, Champlain se consagrará a la organización de la colonia fundada por él, que aumentará y delimitará en su extensión.

Tras las primeras exploraciones con Pont-Gravé, Champlain zarpa de nuevo de El Havre en 1604 con 120 colonos, soldados y artesanos, y ningún campesino. Quiere crear un establecimiento fijo. Pierre du Gua de Monts, señor protestante de Saintonge, es nombrado lugarteniente general de Arcadia. Ha conseguido por 10 años el monopolio comercial en Nueva Francia, que deberá fundar y desarrollar. La primera instalación en Arcadia, en la isla de Sainte-Croix, se sitúa en la desembocadura del río Saint-Jean. Tras las penalidades sufridas durante la invernada, que causa 30 muertos por frío o escorbuto, la instalación se traslada al otro lado de la bahía, a Port-Royal. Ésta será la primera ciudad de América del Norte anterior a Quebec. Más tarde se llamará Annapolis. Champlain explora la costa en dirección sur, dobla el cabo Cod, confecciona algunos mapas y, sin hallar un emplazamiento ideal ni un camino hacia China, decide establecerse. Los colonos comienzan a trabajar la tierra y a mantener contactos con los indígenas. Los cristianos van acompañados de un sacerdote católico y un pastor protestante. La discordia doctrinal produce un resultado dudoso en la conversión de los salvajes. Champlain opina que «dos religiones contrarias nunca darán buenos frutos para la gloria de Dios». Al morir los ministros de ambos cultos, el Canadá francés será decididamente católico.

El desarrollo de los negocios y su rentabilidad no compensaban las inversiones iniciales. El monopolio del comercio del Saint-Laurent se había concedido con la condición de enviar todos los años cinco naves y 60 colonos. Sin embargo, esta corriente no mantiene a la colonia. Los comerciantes de Saint-Malo y de París consiguen expulsar al lugarteniente general en 1606, mucho antes de que expirase su contrato. Champlain regresa a Francia y consigue con la ayuda del padre Coton, confesor de Enrique IV, que Du Gua de Monts se mantenga un año más. Regresa a Canadá con tres naves armadas en Honfleur y una treintena de artesanos. El abogado parisino Marc Lescarbot, humanista y ferviente católico aunque enemigo de los jesuitas, se incorpora a la colonia en 1606.

En 1608, al remontar el Saint-Laurent, se funda la base estable de Quebec. Desde el primer momento se intenta eliminar de estas regiones a los competidores, pues los ingleses y los holandeses también están interesados en las pieles, lo mismo que los traficantes llegados del

País Vasco. La amistad con los indios es necesaria. La alianza con los hurones y los algonquinos empuja a los iroqueses hacia los ingleses. Los primeros bautismos se realizan a partir de 1610, cuando llega a Arcadia un sacerdote de Langres que venía en compañía del lugarteniente general de Poutrincourt, sucesor de Du Gua de Monts. A partir de 1615, actuarán en el continente los misioneros recoletos y después los jesuitas.

Champlain alterna sus incursiones hacia el interior con los viajes a Francia para lograr ayudas, como la del presidente Jeannin, capitales, medios y colonos. En total, realizó 11 viajes, es decir, 22 travesías del Atlántico norte. Exploró la región del Saint-Laurent, el lago de su nombre, y fue el primero en remontar el río Ottawa, con la esperanza de alcanzar la bahía de Hudson. En esta exploración pierde su astrolabio, que aparecerá en 1867. La labor personal de este marino será ampliada por otros exploradores, los tramperos, que a pie o en canoas de corteza de árbol, y siguiendo el curso de los ríos, penetran hacia el interior cruzando los rápidos, atravesando los bosques y explorando los lagos. Un compañero de Champlain, Étienne Brûlé, exploró los lagos Hurón, Erie y Ontario. Tras resultar herido en las luchas con los indios en 1616 y viajar de nuevo a Francia en 1617, Champlain se casará en el ocaso de su vida y dedicará su mayor atención al desarrollo de la colonia. Mientras vivió, Nueva Francia sólo contó con algunos centenares de colonos. El descubrimiento sigue siendo obra de pioneros. Champlain ha invertido en la compañía de explotación de Canadá. Ante la mala voluntad de los comerciantes, intenta influir para atraerse suscriptores de los círculos cortesanos y a los tres sucesivos virreyes: un príncipe Bourbon-Soissons, pariente cercano del rey; el almirante Montmorency antes de su caída y el duque de Ventadour. Los primeros proveedores de fondos, los comerciantes de Ruán y de El Havre que no colaboraron para hacer prosperar la lejana empresa, son eliminados. Sin embargo, los círculos de la corte no demuestran mucho entusiasmo cuando se comprueba la lentitud con que llegan los beneficios, lo cual podía suponer la exigüidad del asentamiento.

A partir de 1627, se produce un cambio con Richelieu. La Compañía de los Cien Asociados, que durará hasta 1663, sustituye a las precedentes en los asentamientos y explotación de Canadá. Se le otorga Quebec y toda Nueva Francia, desde La Florida al Ártico y desde Terranova a los Grandes Lagos. Con la condición de mantener fideli-

dad al rey de Francia, la compañía disfruta del derecho a hacer la guerra y a otorgar feudos, y del monopolio del comercio de pieles y el de los restantes intercambios comerciales por 15 años. Como contrapartida, cada socio deberá abonar 3.000 libras, deberán trasladarse 4.000 colonos en 15 años, se les deberá proveer de tierras adecuadas, grano para la siembra y deberán ser mantenidos durante tres años. Las esperanzas de beneficios se centran en los territorios aún desconocidos en su mayor parte; pero las inversiones tendrán que ser importantes y la rentabilidad tardará tiempo en producirse. Las magníficas perspectivas no eliminan los obstáculos reales. Cuesta mucho encontrar socios. En 1628, sólo hay cinco familias y menos de 100 personas asentadas en Nueva Francia. Ese mismo año se trasladan 200 artesanos. Serían precisos 300 al año para alcanzar la cifra prevista al finalizar los 15 años. Pero en 1629, Quebec cae bajo los ataques del escocés Kirke. Las naves y los 400 colonos que llegaban en un convoy son capturados y la colonia es evacuada. Al llegar a Inglaterra, los prisioneros son puestos en libertad, pues Richelieu había tomado la república protestante de La Rochela, había vencido a los ingleses y se había firmado la paz. Quebec es devuelta a Francia.

A partir de 1632, la colonia inicia un nuevo auge. Isaac de Rasilly se instala en Arcadia con 300 colonos y tres misioneros capuchinos. Cuando muere en 1635, su hermano Claude le sustituye. Una flota inglesa se apodera de Arcadia durante los disturbios de la Fronda en 1654. Será devuelta de nuevo a Francia en 1667.

Champlain vuelve a instalarse en Quebec. La emigración está reservada a los católicos. Cuando muere en 1635, su obra, dada a conocer en el reino por los escritos que se reeditan a partir de 1613, ya no está a merced de cualquier imprevisto. Bien es verdad que el cordón umbilical con la metrópoli es débil ya que, salvo las flotas de pescadores, los contactos anuales se limitan a unas cuantas embarcaciones de tonelaje medio. Pero en el futuro, será el esfuerzo de los misioneros católicos de Francia lo que mantendrá el descubrimiento. El interés económico de las nuevas tierras sigue siendo escaso, pero el Estado aporta los medios para sostener su desarrollo. Luis XIII regala una nave de 350 toneladas, la *Notre-Dame*, para fundar Ville-Marie, el actual Montreal. El barco hará todos los años el recorrido para llevar víveres y municiones a la nueva colonia y regresará con los productos. Se trata

de una comunicación escasa, pero regular, que nos da la medida del alcance y los límites de la empresa.

EL IMPULSO DE MEDIADOS DE SIGLO

En 1665, la colonia cuenta con más de 3.000 almas. En 1640, sólo tenía 270. Cuando llegan Rasilly y Champlain en 1632 a Arcadia y Nueva Francia, la evangelización ha dado en el primer impulso. Al arraigarse, la Iglesia proporciona jefes a la colonia, desarrolla hospitales y obras de caridad, evangeliza a los hurones y crea Montreal frente a los iroqueses. En Francia, los círculos interesados en el descubrimiento se han diversificado. Ahora es la zona interior del reino la que moviliza sus energías, sacudida por el impulso místico y la reconquista católica de Luis XIII.

Los religiosos, primero los recoletos y después los jesuitas, demuestran su celo. Pero también los laicos, poderosos o desconocidos, cortesanos o togados, oficiales o artesanos, mujeres también e incluso algunas religiosas de clausura darán al ir a Ultramar un ejemplo que imitarán muchas gentes del interior, gentes de Troyes o de Tours, de Normandía o de las regiones del oeste. Para los que se sienten más atraidos, la aventura es ante todo religiosa: Louis Hébert, compañero de Champlain, es el primer padre de familia de Quebec. Cuando está a punto de morir, ya de avanzada edad, rodeado de numerosa familia se declara feliz porque antes que él murieron muchos salvajes, ya convertidos, con la esperanza de alcanzar el paraíso: «he atravesado los mares para venir a socorrerles».

En 1617, Lescarbot exhortaba al joven Luis XIII, hijo primogénito de la Iglesia, a no dejar sólo en manos del rey de España el cuidado de propagar la doctrina cristiana en el Nuevo Mundo. Las misiones se desarrollan tanto en el interior como en el exterior gracias a la labor de San Vicente de Paúl. Bérulle ha introducido en Francia el Carmelo y el Oratorio. Monsieur Olier crea la congregación de los padres de San Sulpicio. Numerosos laicos, gentes de condición elevada o provincianos más modestos, aportarán importantes recursos para las nuevas fundaciones y las obras de caridad.

La Compañía del Santo Sacramento agrupa en una asociación piadosa a clérigos seculares y laicos influyentes en redes que se dispersan

en provincias y actúan en los distintos círculos de la sociedad. Esta compañía propagará las obras de la Contrarreforma en Francia y se mostrará muy activa en los años próximos a 1635. Se llegará en la generación siguiente a una auténtica cábala de devotos. Uno de los fundadores de esta compañía fue el duque de Levis-Ventadour, que sería durante algún tiempo virrey de Canadá. La vocación de los pioneros se enmarca en este contexto de auténtico fervor religioso.

La lectura es determinante en el origen: los relatos edificantes de los misioneros jesuitas son los que dan a conocer el Nuevo Mundo. Estos textos despiertan el entusiasmo por Canadá en las más variadas gentes. Surgen vocaciones, muchas veces insospechadas, en La Flèche, París, Tours, Langres o Troyes. Jerôme de La Dauversière era recaudador de tributos en La Flèche y padre de familia. En 1630, quiere fundar un establecimiento en Canadá, en Montreal, y abrir allí un hospital. En 1640, crea con monsieur Olier una sociedad para establecer en Montreal una comunidad cristiana al modo de la primitiva Iglesia. Angélique de Bullion, perteneciente a una familia de las altas finanzas, se encuentra entre los miembros de la asociación. Se reúnen 75.000 libras, y todo lo necesario para una «habitación», más 40 hombres. La Dauversière se quedará para siempre en Francia; éste será su sacrificio, y desde allí apoyará la empresa canadiense. Serán otros los que hagan la travesía. Chomedey de Maisonneuve funda en 1642 Ville-Marie, donde Jean Mance instala un hospital.

Nacido en 1612, Chomedey de Maisonneuve, gentilhombre de la Champaña, había luchado contra Holanda y llevaba una vida piadosa. Su hermana, religiosa de Troyes, quería unirse a las ursulinas de Quebec. Ella influiría en la decisión de su hermano.

En efecto, en 1636, el 4 de mayo, el *Saint-Joseph* sale de Dieppe hacia Quebec con religiosas hospitalarias y ursulinas, y algún refuerzo para el colegio de los jesuitas, que funcionaba desde 1635. La iniciativa partió de una burguesa de Tours, Marie Guyart, madre de familia y viuda de un transportista llamado Martín. Ingresada en el convento de las ursulinas al quedar viuda, sale del claustro para ir como misionera al otro lado del océano, tras leer las relaciones de los jesuitas. Con ella viajan otras dos ursulinas y tres hospitalarias de San Agustín, una de ellas, Catherine de Longpré, normanda originaria del Cotentin. Madame de La Pelletrie d'Alençon y la duquesa d'Aiguillon, sobrina del cardenal Richelieu, colaboran en el proyecto. La labor misionera femeni-

na es un hecho nuevo en la época. Se inicia en un claustro del centro de Francia, y comienza en el Canadá de la mano de la madre María de la Encarnación, nombre de religión con el que la ursulina será beatificada. Jeanne Mance, una joven de Langres, dirige el hospital. En 1653, sale de Troyes Marguerie Bourgeoys. La obrita de La Dauvinière, *Le dessein de Montréal*, despertó en 10 años muchas vocaciones. Maisonneuve, que había ido a Francia para reclutar refuerzos, regresa con 120 colonos. La labor de Marguerite y Jeanne será esencial en la educación de los niños, tanto los de la colonia como los de las tribus indias.

Dieppe y La Rochela son por entonces los principales puertos de embarque para Canadá. Los jesuitas atraviesan el Atlántico. Allí serán, junto a los cazadores de castores, los primeros exploradores del oeste. En Francia darán a conocer las nuevas regiones. Etienne Brûlé, que llegó al lago Erie, muere en 1633. Jean Nicolet llega al lago Michigan; muere en 1642, el mismo año que el padre Raymbaut, que llegó hasta el lago Superior. El padre Isaac Jogues, asesinado en 1646 después de salvarse de las torturas sufridas en 1642, llegó hasta el lago Saint-Sacrement. El padre Jean de Quen llega al lago Saint-Jean en 1659. Algunos exploradores como Guillaume Couture se consagran a la Compañía de Jesús y acompañan a los padres en su largas incursiones por los bosque y los descensos de los ríos.

El proyecto de los jesuitas tiene previsto instalar establecimientos fijos para los indígenas, sin duda al estilo de las «reducciones» que organizan sus hermanos de orden en Paraguay. Cerca de la bahía Georgiana, a más de un mes de Quebec, se instala Sainte-Marie, actual Midland, la primera aldea cristiana, con unos 40 franceses. Más allá, se extiende la tierra de los indios nómadas, al igual que más allá de Montreal se extiende la tierra de los iroqueses. Éstos prefieren tratar con los comerciantes ingleses u holandeses en vez de los agricultores y pioneros franceses, aliados con sus enemigos hurones y algonquinos. La misión de los iroqueses corresponde a los jesuitas.

El padre Jean de Brébeuf nace a finales del siglo XVI en el seno de una familia de caballeros normandos. Profesor del colegio de Ruán, parte en 1626 para su primera estancia en Canadá con el padre Charles Lalement. La toma de Quebec les lleva otra vez a Europa. Regresan con Champlain cuando Richelieu ha firmado la autorización en la que se autoriza sólo a los jesuitas a instalarse en Quebec. Todos los años

se envía a Francia, donde se despierta el entusiasmo misionero que ya hemos visto, una relación con los resultados de las conquistas espirituales realizadas.

Entre las poblaciones indias se propaga enseguida la viruela y el sarampión. Los franceses, más inmunizados, son acusados de echar el mal de ojo, lo cual obstaculiza la evangelización. Tendrán que ir más lejos. Las peregrinaciones a pie o en canoa llevan a los tramperos a compartir la vida con las tribus y, a veces, a caer en manos de indios hostiles.

El padre Isaac Jogues nace en 1607 en Orleans, en el seno de una familia de letrados y comerciantes. En 1636 desembarca en Tadoussac y se dedica a la evangelización de los hurones, convive con los petun, cultivadores de tabaco, llega en 1641 hasta Sault Sainte-Marie, y es capturado en 1642 por los iroqueses en la ruta de Quebec. Torturado y más tarde reducido a la esclavitud, realiza entre estos indios un apostolado que consigue algunas conversiones. Liberado de este duro cautiverio por los holandeses de Albany, regresa a Europa a través de Nueva Amsterdam. A su regreso a Canadá en 1644, vuelve con los iroqueses, crea una misión y muere asesinado en 1646. Durante los dos años siguientes, grupos de iroqueses atacarán las fortificaciones francesas y los enclaves de los misioneros. En 1649, los padres Lalement y Brébeuf mueren tras indecibles torturas. La misión de Sainte-Marie es arrasada, y hasta 1947 no será exhumada.

El descubrimiento se extiende con el avance de la fe. También se extenderá gracias a la búsqueda de pieles, las guerras indias y las rivalidades entre los europeos.

Montreal es como un cerrojo para los territorios tradicionales de caza de los iroqueses, al sur del Saint-Laurent. Por eso intentan reducirla e irán cada vez más hacia el oeste y los Grandes Lagos para conseguir pieles que luego cambiarán por armas y aguardiente en las colonias inglesas. Los ataques llegan hasta Huronia. Las guerras entre los indios se multiplican. Los franceses apoyan a los hurones y realizan ataques para interceptar a los iroqueses a su regreso de la caza. Es, por así decirlo, una guerra de corso por las pieles, que se lleva a cabo en los puntos de paso obligados en las inmensas tierras continentales. Por otra parte, la guerra de corso en el mar no queda excluida. En los periodos de guerra entre América y Europa, las naciones marítimas realizan apresamientos muy fructíferos.

En 1660, Dollard des Ormeaux con 16 jóvenes de Montreal y medio centenar de indios tiende una emboscada en Long-Saut a los iroqueses que regresan de cazar en el oeste. Cargados de pieles que aún no han cambiado por municiones, los iroqueses no cuentan con la ayuda de las armas pero sí con su mayor número, pues se habían concentrado para atacar después Montreal. En lugar de grupos sucesivos y aislados, los franceses se enfrentan a un ejército de 500 ó 600 indígenas. Los *Dix-Sept* se sacrifican todos, pero los iroqueses no logran su objetivo, pues los colonos consiguen recoger la cosecha y enviar 200.000 libras en pieles reunidas en Montreal por los aventureros Chouart des Groseilliers y Radisson.

Estos últimos, hermanos políticos, exploran los Grandes Lagos y el norte canadiense. No es el interés científico ni la preocupación por las almas, sino el afán de lucro, su sentido muy individualista del interés y del honor lo que les llevará a pasar al servicio de los ingleses y a favorecer su implantación en la bahía de Hudson cada vez que las autoridadas francesas les perjudiquen o se resistan a reconocer sus méritos.

Médard Chouart es un campesino de Brie que llegó a América cuando debía de contar unos 20 años, en 1641. En Canadá se enriquece y se hará llamar des Groseilliers. Las ursulinas de Tours y los jesuitas lo han apoyado. Pero sus ambiciones no son misioneras, le interesa más descubrir la ruta del mar de la China, encontrar metales preciosos y comerciar con pieles. Adquiere experiencia como acompañante de los misioneros en los bosques, aprende a vivir en ellos y el lenguaje de los indios. En 1646 abandona a los jesuitas, organiza su propio comercio y se casa con una ahijada de Champlain, con lo que consigue entrar en el círculo de los colonos y un mercado para sus empresas comerciales. Al partir hacia el oeste en busca de un mar salado del que hablan los indios, se encuentra con Pierre Radisson en Trois-Rivières.

Radisson, de una familia de Saint-Malo, había vivido con unas tribus de iroqueses. Se fugó, volvió a ser apresado y torturado, consiguió escapar de nuevo y se refugió entre los holandeses. Al convertirse en cuñados, los dos tramperos y cazadores parten juntos de Trois-Rivières en 1658. A través del lago Hurón, llega al Michigan, de donde Des Groseilliers había ya traído en 1653 un buen contingente de pieles. Desde el lago Superior, se dirigen hacia el oeste hasta la zona de los sioux, donde encuentran un río que comparan con el Saint-Laurent,

probablemente el Mississippi. De regreso a Quebec con una magnífica carga, se plantean volver a partir hacia la bahía de agua salada de la que les han hablado los indios: ¿será el paso del noroeste hacia China?

El gobernador sólo les dará la autorización si se comprometen a entregar la mitad de sus beneficios. Pero ellos siguen adelante, pasan el invierno con los indios y a su regreso les confiscan las pieles. Como no consiguen una satisfacción en París, se pasan al servicio de los ingleses. Los de Nueva Inglaterra conocen las ventajas de establecer un tráfico de pieles tras rodear la colonia francesa de Quebec y apoderarse de una región que puede proporcionar abundante cargamento, aunque el famoso paso del noroeste tenga que seguir siendo un mito.

En 1668, se envía una escuadra inglesa de reconocimiento. Dos años después, el rey Carlos II crea la Compañía de la Bahía de Hudson. El príncipe Rupert, uno de los principales accionistas, consigue unos beneficios que llegan al 75 %. Los dos franceses, seguros de su relación con los indios, crean las primeras factorías británicas. Radisson se casa, como ya dijimos, con la hija de Kirke, y recibe la insignia de la orden de la Jarretera. En las Antillas, lucha en el mar durante la guerra de Holanda. En 1675, Radisson recupera el favor de Colbert y regresa a la bahía de Hudson junto a su amigo, esta vez al servicio de los franceses. Entre los dos construyen Fort-Bourbon. Pero Radisson se harta una vez más de los descuentos de los comerciantes y de la administración sobre los que él considera beneficios propios. Así es que vuelve en 1683, esta vez definitivamente, al servicio de la compañía inglesa, que le concede la dirección en el comercio de pieles y la propiedad del fuerte que ha construido. Luis XIV, consciente del error, intentará en 1687 recuperarlo; pero esta vez será inútil. Hasta la paz de Utrecht, ingleses y franceses se disputarán los fuertes y el comercio de pieles en la bahía de Hudson [4].

Gracias al impulso de mediados de siglo, el arraigo francés en Canadá fue decisivo. Entre 1640 y 1670, la colonia se extendió y se desarrolló, apoyada por los cambios técnicos y de los medios navales, y por la intervención del Estado y de la administración real a partir del comienzo del reinado personal de Luis XIV.

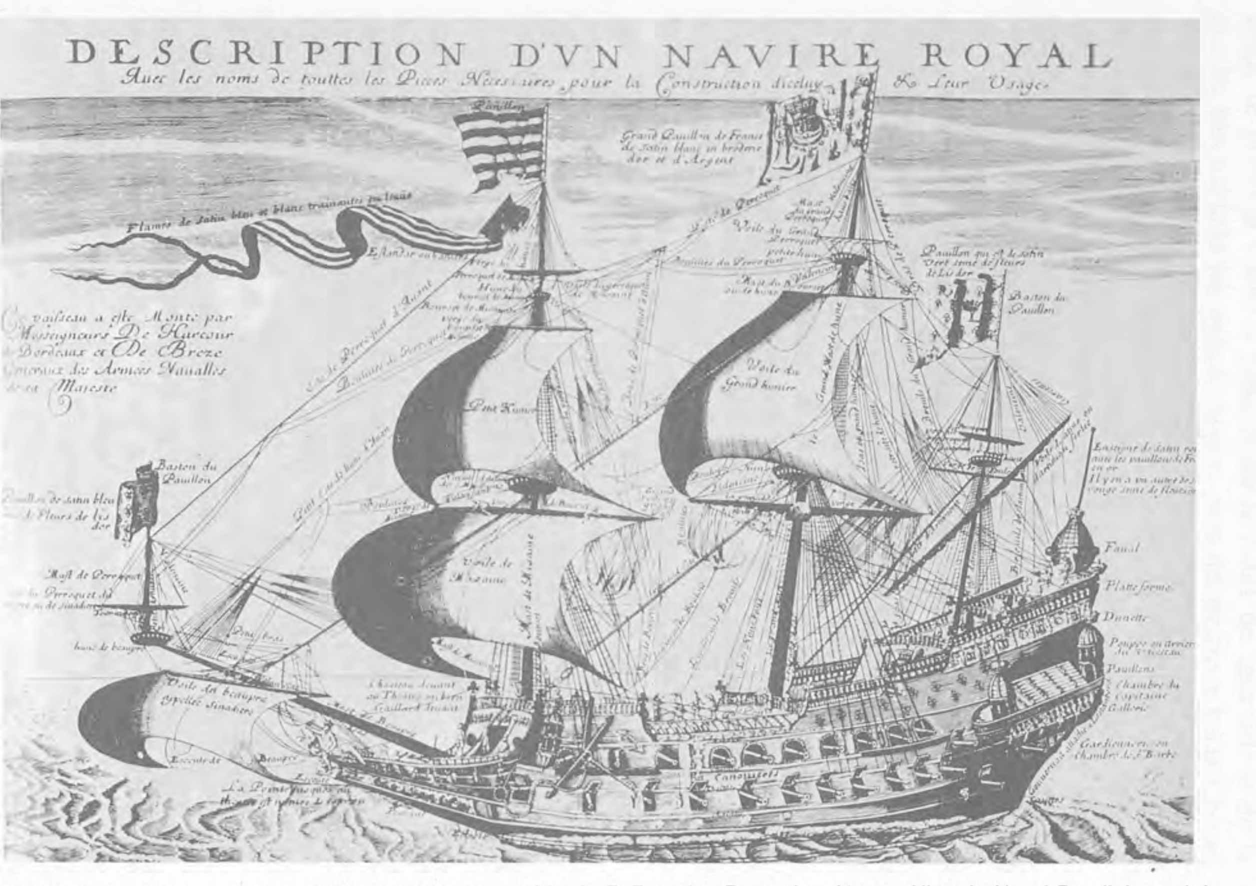
[4] Para todo lo anterior, puede acudirse al relato vivo y fiel de las fuentes mencionadas por H. Servien en G. Goyau, *Les origines religieuses du Canada, une épopée mystique*, París, 1934, y en B. de Vaux, *Histoire des missions catholiques françaises*, París, 1951.

El arraigo de la colonia y la política marítima en tiempos de Colbert[5]

El arraigo de la colonia viene marcado por la roturación, la implantación agrícola, la creación de fuertes y la expansión de las misiones y del tráfico de pieles. La metrópoli sigue proporcionando con mezquindad los medios materiales, financieros y humanos. La Compañía de los Cien Asociados apenas cuenta con respaldo financiero. La roturación agrícola aporta incluso a los accionistas menos beneficios por el capital invertido de los que consiguen en el campo de Francia, y además el costo del viaje para Nueva Francia sigue siendo elevado. Los «enrolados» en principio para 36 meses, sólo aportan su capacidad para el trabajo, pues el patrón debe reembolsar el coste del pasaje a la compañía. Aunque existen más posibilidades de conseguir ganancias en las zonas norteamericanas por su clima, menos debilitante que el de las islas de las Antillas, carecen del azúcar, que podría rentabilizar el trabajo de la tierra. Los verdaderos beneficios provienen del comercio; en consecuencia, por iniciativa de los colonos y del gobernador se constituye una «Compañía de habitantes», que consigue el monopolio del comercio. Un 1 % de los beneficios van a la metrópoli, y el 80 % queda en manos de los accionistas locales, en Canadá, que lo vuelven a invertir en el mismo lugar entre 1645 y 1649. Este intento de gestión local en la que participan los representantes del gobierno y de los Cien Asociados se interrumpe en ese momento bajo la acusación de malversación; pero señala ya la importancia del nuevo país, capaz de encontrar dentro de sus fronteras los medios para su propio desarrollo. En 1663 se disuelve la Compañía de los Cien Asociados.

La nueva provincia será administrada a partir de entonces por el intendente Talon. El obispo Montmorency-Laval, antes vicario apostólico dependiente del arzobispado de Ruán, ocupará el cargo de obispo en una diócesis autónoma en 1674. En el futuro, Nueva Francia estará administrada y gobernada en lo espiritual y en lo temporal según el

[5] Véase Cornevin, *op. cit.*, pp. 101 y ss.



Nave real en tiempos de Luis XIII, según *Hydrographie du F. Fournier*. Reproducción en *Historia Naval Brasileira*, vol. I, tomo II, p. 545. Foto Museo de Marine, París.

modelo de las restantes provincias del reino. Se concederán unos 50 señoríos.

La prolongación de los descubrimientos, con bases locales, reposa en las series de medios navales: los instrumentos de navegación interior y las embarcaciones que realizan el enlace con Europa.

Respecto a los primeros, el descenso de los «ríos impenetrables» del poeta, bajo la atenta y silenciosa mirada de los pieles rojas saqueadores, se realiza gracias a los sistemas de navegación aprendidos de los salvajes por los misioneros, tramperos y exploradores. La canoa, de corteza ligera, de unas pulgadas de espesor, es una embarcación que zozobra con facilidad, pero que también se puede transportar con facilidad cuando hay que atravesar los rápidos. Será preferida a la piragua, horadada en tronco de árbol y utilizada en el continente suramericano. Para los transportes de mercancías pesadas y los desplazamientos de soldados por rutas ya conocidas, se suelen utilizar las balsas o embarcaciones planas, construidas en el lugar. Ríos, lagos y bosques se alternan con extensiones heladas o nevadas durante el invierno, que sólo pueden atravesarse con raquetas en los pies. A las canoas se les pueden adaptar unas láminas a modo de patines. Los navegantes tienen que ser anfibios y los exploradores, marineros. Desde Arcadia hasta los Grandes Lagos, desde la bahía de Hudson hasta Luisiana, la Naturaleza y la geografía exigen la adaptación de los medios para el descubrimiento.

Entre 1630 y 1660, se introducen en Francia cambios fundamentales en la marina, el cordón umbilical a través del Atlántico norte. Aumento del tonelaje, tanto por el transporte como por la propia artillería del barco, cuya importancia va en aumento, diferenciación de funciones entre embarcaciones de comercio y buques de guerra, diversificación del velamen, perfeccionamiento de las técnicas de construcción y de calafateo son las características fundamentales que el padre Fournier pone de relieve en su *Hydrographie*, dedicada a Luis XIII en 1642, donde señala la importancia de la creación de una flota de guerra. Ésta será la obra de Richelieu, continuada por Colbert. La flota de guerra es el peso del Estado, que invierte en una función específica en favor del poder y la seguridad, y que invierte en los grandes tonelajes. En 1636, la *Couronne*, de 2.000 toneladas y 88 cañones, es considerada como el prototipo de la nave de línea, «que, como muchos prototipos,

traerá más sinsabores que satisfacciones», según E. Taillemite [6]. La flota de Richelieu cuenta en poniente con un buque de 700 toneladas; 9 de 400; 9 de 300; y 19 entre 120 y 200 toneladas. Son tonelajes muy superiores a los que hemos visto en el siglo XVI, aunque son modestos en la mayoría de los buques. Richelieu ha optado por embarcaciones manejables y aptas para la escolta comercial. En esa época, el *Sovereing of Sea* inglés es el primer buque con tres puentes. Con la introducción del flute holandés, con capacidad para el transporte de mercancías pesadas como el azúcar y tripulación reducida para disminuir los costos, el comercio también aumenta el tonelaje de sus barcos en el transcurso de esta etapa. A fin de mejorar, los franceses aprenden de los extranjeros, compran sus naves y traen carpinteros de Holanda. Si hemos de creer al padre Fournier, en su tiempo los carpinteros navales franceses se cuentan con los dedos de la mano. El fomento de los astilleros y la creación de arsenales como Rochefort permiten un desarrollo sin precedentes de la marina en tiempos de Colbert y de su hijo Seignelay.

Un repaso de las cifras en las que los historiadores coinciden [7] permite fijar el orden de tamaños para evaluar el lugar que ocupa América en el desarrollo marítimo francés entre 1660 y 1685, y posteriormente.

Entre Richelieu y Colbert, las guerras civiles de la Fronda no favorecieron las inversiones en el mar. Hacia 1650, los holandeses son invencibles para la competencia como transportistas en el mar gracias a sus bajas tarifas, su precursor sistema de *trempers* y la gran cantidad de marinos, unos 50.000, disponibles y mal pagados: los llamados «mendigos del mar». En esa época el armamento francés está en decadencia. En 1645, los habitantes de Nantes se quejan de que, frente a los 150 buques con que contaban en otro tiempo, ahora sólo les queda una docena.

La intención de Colbert consiste en que las naves francesas se encarguen del transporte de los productos exportados e importados por el reino, que por entonces transportaban en su mayor parte embarcaciones holandesas. El ahorro será considerable cuando se desarrollen

[6] E. Taillemite, *op. cit.*, p. 53.

[7] Sobre las cifras, véase E. Taillemite, *op. cit.*, pp. 81-82; Cornevin, *op. cit.*, p. 103 y J. Meyer, *infra*.

las flotas de guerra y de comercio. Desde 1675, Francia ha construido más de 130 buques de guerra y 30 galeras. El esfuerzo económico se logra con un costo mínimo. J. Meyer ha calculado que durante el año 1683, momento en el que muere Colbert y es sustituido por su hijo Seignelay, el departamento de marina absorbe el 9'5 % del presupuesto nacional, frente al 47 % del ejército de tierra.

En cuanto a las naves comerciales de largo recorrido, se calcula que Francia debía de tener unas 200 al comienzo de este período. Colbert soñaba con llegar al millar. A su muerte, se habrá alcanzado una cifra que se aproxima a las 500 naves. Algunas estimaciones más optimistas ofrecen cifras de 600 embarcaciones de largo recorrido dentro del total de 2.300 naves francesas. El resto se dedica a la pesca o al cabotaje durante el período de Colbert. Por la misma época, Holanda contaba con 15.000 embarcaciones e Inglaterra con 6.000, frente a las 2.300 francesas, dentro de un total de 25.000 embarcaciones dedicadas al comercio europeo. Veamos la relación entre las naciones marítimas, la de Francia y su crecimiento en este período. Algunas estimaciones conceden a Francia un crecimiento de 150.000 a 230.000 toneladas de arqueo durante el período. Menos optimistas, pero más fiables, parecen las cifras establecidas por J. Meyer[8]: en 1664, los holandeses debían de contar con 14.000 naves y 400.000 toneladas, quizás 500.000. A continuación, los ingleses, con 200.000 toneladas; Francia pasaría de 150.000 a 180.000 toneladas, y España estaría estabilizada entre las 100.000 y las 120.000 toneladas.

Cualesquiera que sean las bases para el cálculo, podemos comprobar que la situación relativa y el orden son los mismos para las flotas comerciales. Todas las cifras traducen un crecimiento significativo del tonelaje de las embarcaciones, vinculado a la evolución de las técnicas navales y a las condiciones de la explotación en Ultramar para las naciones europeas durante la segunda mitad del siglo XVII. Si dentro de las 2.300 embarcaciones francesas, 1.800 son de escaso tonelaje, inferior a 50 toneladas, tendremos para esta categoría un máximo total de 80.000 toneladas aproximadamente. Quedan al menos 100.000 toneladas para las 500 embarcaciones de largo recorrido; es decir, una media

[8] M. Acerra y J. Meyer, *La grande époque de la marine à voile*, Ouest-France, 1987, pp. 166-167.

de 200 toneladas por nave de esta categoría. Para todas las categorías, tenemos 65 toneladas de media, que podemos comparar a las 33 toneladas de media por nave holandesa, que resultan de dividir sus 500.000 toneladas entre las 15.000 embarcaciones. Es cierto que los pescadores de arenques del Báltico son muy numerosos y que, a la inversa, las grandes unidades de transporte como el flute tienen mucha mayor capacidad. De todos modos, las naves europeas y, en especial las francesas que se construyen después de 1660, han aumentado mucho de tamaño en relación a los siglos precedentes y a los primeros descubrimientos.

Colbert imita a sus predecesores y compra naves extranjeras; pero establece un sistema de primas para la construcción naval: cinco libras por tonelada de arqueo, y seis libras por tonelada para las naves de más de 200 toneladas. Los aranceles quedan fijados en 50 céntimos de libra por tonelada de arqueo que entre en Francia en un barco extranjero. Estas medidas desarrollan la flota francesa y consiguen eliminar a los intermediarios extranjeros. Esto supone inversiones financieras y organización de arsenales, que reúnen lo mejor de la tecnología de entonces en favor de estas industrias de vanguardia, que siempre fueron y serán imprescindibles para la marina. Por último, es preciso organizar sistemas apropiados de mano de obra. En cuanto al reclutamiento y al mando, Richelieu no pudo establecer un sistema de «clases» dentro de los marinos. Sin embargo, lo hará Colbert y, gracias al reclutamiento sobre las poblaciones costeras, Francia puede disponer de 50.000 marinos con experiencia en su oficio; es decir, una cifra comparable a la de Holanda. Esta cifra permanece estable hasta el final del Antiguo Régimen. Se comprenderá, a partir de este momento, la guerra de efectivos llevada a cabo por Inglaterra en el siglo XVIII hasta comienzos del XIX, la «perfidia» de Boscawen y el sistema de pontones, organizados como un lugar para morir, para los prisioneros.

El avance en los conocimientos teóricos y prácticos se ve favorecido por la creación de nuevas escuelas hidrográficas: Saint-Malo, Nantes y Burdeos, después de Dieppe. Los jesuitas se encargan de la enseñanza de la geografía y del arte de la navegación. Los métodos científicos para determinar las longitudes avanzan con los instrumentos de observación astronómica y las campañas que promueven el Observatorio de París en Francia y los jesuitas en Ultramar. Estos últimos parten a sus misiones lejanas provistos de anteojos para deducir a tra-

vés de sus observaciones las coordenadas de los lugares donde se encuentran. El *Neptune français,* antología de instrucciones náuticas, empieza a prepararse por entonces para su publicación.

Todos estos elementos se introducen en la segunda mitad del siglo XVII y cooperan a la formación del carácter especial del descubrimiento en esta época. Se trata de una introducción empírica de medios, pero sistemáticamente buscada y pensada. El avance científico del Siglo de las Luces se producirá en continuidad con esta época. Sin duda, Colbert «sistematiza más que innova» [9], pero introduce los instrumentos para un desarrollo continuo durante la última etapa del Antiguo Régimen en Francia. La famosa ordenanza de 1689, publicada por su hijo Seignelay, resume una obra en la que todo es interdependiente, en la que el elemento propiamente marítimo forma parte de un conjunto solidario: infraestructura social, económica, tecnológica, estrategia marítima y colonial, ideas económicas en las que el mercantilismo ya pasado se adapta a la situación actual, construcción de embarcaciones, por tanto, aprovisionamiento de materias primas, gestión de montes, aguas y bosques, desarrollo de la metalurgia, de los arsenales, de las industrias de cordaje, de las vías de comunicación; reclutamiento de hombres, organización, mando, administración, pluma y espada; aranceles y finanzas; sistemas de información en el extranjero, desarrollo de la ciencia, de la enseñanza, de la cartografía. Todas las piezas son interdependientes, forman parte de un proyecto global en el que todo se enlaza con el fin conseguir un resultado eficaz.

En este contexto se situará la evolución del descubrimiento francés en América. Esta evolución dependerá del desarrollo interno de la colonia, del desarrollo de la marina; dependerá, en suma, del papel del Estado y de sus agentes en la época de Luis XIV.

La colonia pasa de 2.000 habitantes en 1660 a 12.000 en 1683 y a cerca de 15.000 al final del reinado de Luis XIV, a pesar de las dificultades. Los efectivos del regimiento de Carignan-Salières, enviado para defender la colonia de las incursiones de los iroqueses y de los ingleses, están incluidos en esta cifra. La población es desigual. Arcadia representa apenas una cuarta parte del total, y es más vulnerable por estar expuesta a las incursiones de los ingleses, cercanos a ella. Final-

[9] E. Taillemite, *op. cit.*, p. 68, siguiendo a Meyer.

mente, se sacrificará. Estos miles de franceses del Canadá no representan ni la décima parte de la población de las colonias inglesas, que llega sobradamente a los 200.000 habitantes por las mismas fechas. ¿Podemos hablar de repoblación? No, si nos fijamos sólo en las cifras; pero si consideramos las costumbres y los prejuicios de la época, podemos decir que sí. Los contemporáneos de Colbert piensan que Francia se está despoblando y son en su mayoría contrarios al traslado de población a Ultramar. A la inversa, los ingleses no dudan en desprenderse de población, sobre todo cuando se trata de disidentes, y sus islas están cuatro veces menos pobladas que la Francia de Luis XIV. Por eso, resulta extraño que Colbert y Luis XIV hayan favorecido, a pesar de todo, una cierta emigración francesa a América, a pesar de su modestia. Esta excepción responde, pues, a un proyecto: desarrollar colonias en las Antillas, Guayana y Canadá. El entusiasmo religioso ha favorecido el arraigo de la colonia. El apoyo del Estado de Luis XIV le confiere su dimensión: la América francesa, incluso ya muy minoritaria, ha perdurado hasta nuestros días.

Los círculos mercantiles no tienen allí mucho peso, a diferencia de Inglaterra y Holanda. Los capitalistas de entonces, en busca de rendimiento, no esperan nada importante de aquellas regiones de América de Norte, y algo de razón tienen. Como mucho, quizá se pueda esperar algo bueno, siempre y cuando todo salga bien, de las pieles. Además, en el reino la iniciativa privada no está muy dispuesta a apoyar con seriedad la empresa de Ultramar. La diferencia de mentalidad entre la franja costera y la zona interior, en su mayoría rural, es apreciable.

Por eso, la iniciativa parte de los financieros que manejan el dinero y con su ejemplo animan a otros suscriptores. Las finanzas en Francia están representadas por los circuitos de las gentes de negocios que tratan con el Estado, le suministran los adelantos necesarios y reciben en contrapartida los mercados públicos, la contrata de recaudación de impuestos, el subcontrato de los que llamaríamos la administración. A través de estos especialistas, reunidos con frecuencia en clanes familiares y de relaciones, todo un conjunto de burgueses de París o de ciudades de provincias, de rentistas, de cortesanos o de grandes señores invertirá sus rentas, con frecuencia inmobiliarias, en la banca, directamente o a través de testaferros. Incluso a cambio de recuperar en pensiones o favores reales los riesgos asumidos con honestos

porcentajes, ellos facilitarán el modo de vida de un Estado potencialmente rico, tanto como la Francia profunda, pero con el problema crónico de la irregularidad de sus ingresos. En resumen, si los franceses invierten, no es directamente, como «comerciantes aventureros», sino a través del cauce del Estado y de los que tratan con él. Por tanto, el sistema de las grandes compañías de comercio, copiadas del modelo inglés u holandés, nunca será floreciente. Los inversores no son constantes, la expansión de la colonización apenas influirá en las compañías. De todos modos, en estas compañías francesas, el Estado tiene la iniciativa y la mayoría del capital suscrito; el Estado, es decir, el rey, los cortesanos, las gentes de la administración y de las finanzas, que drenan el ahorro a través de las redes familiares. En la inversión comercial, el sistema responde más a una mentalidad «rentista» que a la iniciativa «privada».

En 1653, en una memoria dirigida a Mazarino, Colbert muestra su preocupación por las colonias. La razón es que ha invertido en ellas, como Fouquet con el clan rival. Fouquet se ha hecho fuerte en Belle-Île, pero quiere también convertirlo en una encrucijada en el tráfico colonial de las Antillas. Para Colbert, las islas de América son bases en las rutas del imperio español. Y esta potencia será, hasta la guerra con Holanda, el adversario tradicional. A partir de 1661, Colbert desarrolla un sistema de información sobre los medios españoles y holandeses en las Indias y América. Invertirá en la marina y en el desarrollo de las colonias sobre la base del sistema exclusivo. La óptica mercantilista es la de su tiempo, justificada por la fase coyuntural de retracción de metales preciosos.

La Compañía de los Cien Asociados, como las restantes compañías en monopolio, se liquida para dar paso a dos grandes compañías, la de las Indias occidentales, que nos interesa en lo que respecta a América, y la de las Indias orientales. La administración directa de Canadá por un intendente y un gobernador hace que la actividad de la Compañía de las Indias Occidentales se centre sobre todo en las Antillas, pues los productos exóticos no compiten con los de la metrópoli, y permiten por el contrario, gracias a la legislación sobre el azúcar, el desarrollo en Francia de industrias como la refinería. Algunas ciudades como Lorient, creada en su totalidad, o El Havre consiguen desarrollarse gracias a estas compañías, que tienen allí su sede. Pero las compañías estatales de Colbert no logran el éxito y van decayendo, en pri-

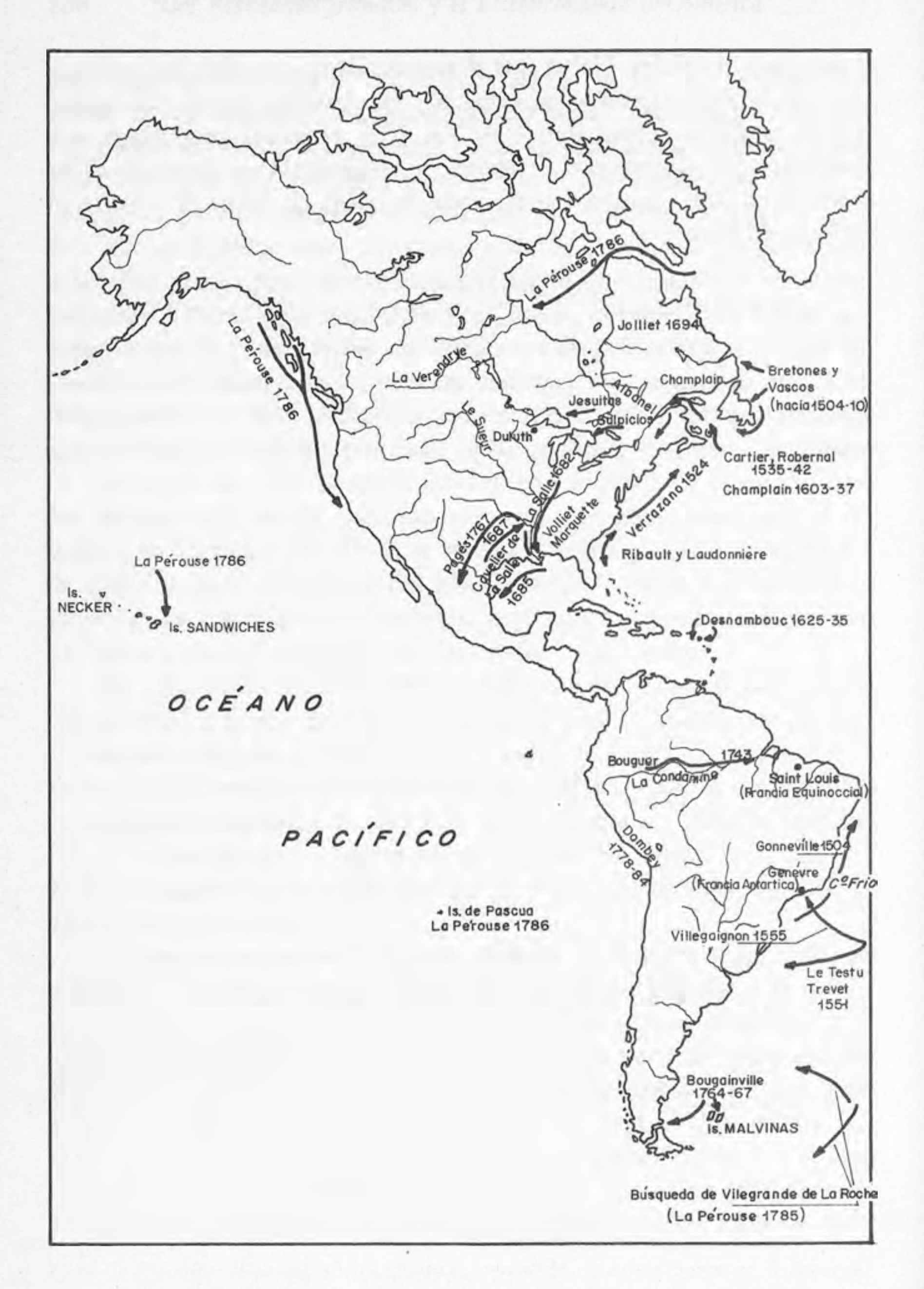
mer lugar por no haber conseguido reunir el capital previsto. Las promesas maravillosas, casi engañosas, no bastan para reactivar las suscripciones. En 1665, la Compañía de las Indias Occidentales tiene previsto conseguir seis millones, pero le faltan dos. Desde esta época, la aplicación del monopolio comercial provoca dificultades con los colonos. En las Antillas, éstos consiguen que los extranjeros tengan acceso a las islas previo pago de un canon doble al que pagan los armadores franceses, 5 % en lugar del 2'5 %. En Canadá, el intendente Talon, que tiene orden de favorecer los asentamientos de población, teme que los colonos no acudan si se les prohíbe el comercio. En vista de ello, Colbert suprime en 1669 el derecho arancelario de seis libras por tonelada que recibía la compañía por toda embarcación que entraba en América. El regreso se hará progresivamente con libertad de comercio para los súbditos del rey. El pabellón nacional será obligatorio para el comercio en Ultramar. En 1674, se revoca el privilegio de la compañía y la administración directa, la del Estado, actúa a través de sus agentes, provistos de instrucciones concretas, pero con frecuencia transgredidas en función de los intereses o de las condiciones locales.

El gobernador de Courcelle y el intendente Talon llegan a Quebec en 1665 a bordo del *Saint-Sébastian*. Es preciso acabar con las guerras de los iroqueses y reactivar el comercio de pieles. La implantación de los 1.200 hombres del regimiento de Carignan tendrá ese objetivo. Se organizan depósitos víveres y de útiles necesarios para las invernadas, y se construyen los barcos necesarios para las expediciones. En dos años, se lograrán tales resultados que la paz se mantendrá durante 17 años con los iroqueses.

Es preciso organizar la región, poblarla: se traslada a un millar de mujeres a Canadá, cuya población deberá pronto bastarse a sí misma demográfica y económicamente. La autosuficiencia en alimentos y la creación de manufacturas y de astilleros forman parte del proyecto del intendente, al igual que la creación de circuitos comerciales que unan Francia, Canadá y las Antillas. Por tanto, en 1670, Talon piensa que sería necesario explorar y avanzar más hacia el continente [10]. Tendrán que sorprender a los ingleses por detrás de los Apalaches, y adelantarse antes de que penetren en el oeste. Habrá que extender hacia el norte

[10] Sobre todo lo anterior, *cfr.* Cornevin, *op. cit.*, pp. 103-109.

el comercio de pieles. Habrá que descender lo más posible hacia el sur, cerca de la zona española de México y las Antillas, donde irán apareciendo establecimientos franceses. Tal es el proyecto geopolítico que mantienen los exploradores franceses de ese período en dirección al interior, hacia los Grandes Lagos, hacia la bahía de Hudson y hacia el golfo de México.



Descubrimientos, exploraciones y fundaciones franceses en América (siglos XVI-XVIII).

Capítulo III

EXPLORACIONES FRANCESAS EN EL NORTE DE AMÉRICA BAJO LUIS XIV

Hacia el oeste [1]

Desde las bases de Nueva Francia, la exploración se realiza en primer lugar hacia el suroeste y el oeste, a partir de la región de los Grandes Lagos. Misioneros, comerciantes y oficiales buscan, por motivos diferentes, el contacto con las tribus. A través del río de los ottawis hasta alcanzar la bahía Georgiana, tienen que recorrer en difíciles condiciones al menos 600 kilómetros en los que se alternan la navegación y el transporte por tierra de la embarcación con el paso a través de bosques y zonas infestadas de mosquitos en verano, siempre peligrosas por los probables encuentros hostiles.

A partir de ahí, se abre hacia el sur la zona de los lagos Ontario y Erie, y hacia el oeste, a través del lago Hurón, los lagos Michigan y Superior. En los puntos de paso se edifican fortificaciones y misiones: Sault-Sainte-Marie en el norte, entre el lago Hurón y el lago Superior, y Michillimackinac al sur, entre el lago Hurón y el lago Michigan. Estos centros de misiones de jesuitas son, por lo general, el punto de enlace o de partida de las expediciones que van a lugares más lejanos: o bien hacia el oeste, hacia el país de los sioux, explorado por Duluth y su continuador, Le Sueur; o bien hacia el sur y Luisiana, a través de

[1] Seguiremos a Cornevin, *op. cit.*, pp. 109-124. Para la biografía de los descubridores, véase *Dictionnaire biographique du Canada*, Quebec, 1964, tomo I; 1969, tomo II. Sobre el padre Marquette está la obra de R. N. Hamilton, *Marquette's Explorations, the naratives Reexamined*, Madison, Milwaukee, Londres, 1970. Las citas proceden de las páginas señaladas de Cornevin o están realizadas por Servien a partir de las fuentes.

las cuencas de los ríos, entre ellos el Mississippi, explorado por Jolliet y el padre Marquette, Cavelier de La Salle y sus compañeros; o bien, por último, hacia el norte, la bahía James y la bahía de Hudson donde, después de Radisson, llegan el padre d'Albanel y, de nuevo, Jolliet, que continúa hasta Labrador y las regiones de los esquimales. Durante las guerras franco-inglesas de finales de siglo, los hermanos Le Moyne, desplegarán una gran actividad tanto en la bahía de Hudson y Terranova como en Luisiana.

Lo principal es apoderarse de las rutas del comercio de pieles. El producto de la caza de los indios, ¿irá hacia los establecimientos franceses del este, o bien se desviará hacia los ingleses, hacia el norte, en la bahía de Hudson, o al sureste, en Nueva Inglaterra? ¿Lograrán los franceses alcanzar la famosa ruta hacia China –que todavía en esta época sigue siendo una ilusión que mueve a muchos– gracias a la amistad con los hurones y con las tribus que se extienden hacia el oeste, por el descenso de los ríos hacia el golfo de México? ¿Descubrirán las minas de cobre tan nombradas por los exploradores? ¿Conseguirán eludir las colonias inglesas? ¿Serán rivales o aliados de los españoles en la última guerra del reinado de Luis XIV para impedir a los ingleses la entrada en el comercio de estas colonias españolas?

Todas estas cuestiones estratégicas están en el origen del descubrimiento, pero la escasez de medios empleados ofrece resultados muy precarios en la colonización. Nunca se produce una verdadera continuidad en los asentamientos de población. En Nueva Francia, los clanes rivalizan y se enfrentan. Para llevar adelante la expansión se precisan oficiales y aventureros emprendedores. Pero, tanto el gobierno real como los comerciantes de la colonia desconfían de la actuación marginal de los tramperos. La historia de Radisson lo demuestra. Cuando el gobernador da «licencia» a los exploradores, puede suceder que sea en contra de las instrucciones formales del intendente, lo cual da pie a denuncias y procesos. ¿Cómo, pues, organizar una expedición sin esperar a cambio una participación de sus miembros en el beneficio, además de la gloria y la aprobación general? Escasez de medios y tenacidad de los protagonistas: por encima de las apariencias y las ilusiones, los obstáculos serán una constante en este descubrimiento, en esta apertura siempre reiniciada.

En 1669, dos sulpicianos parten con el exjesuita Cavelier de La Salle para buscar la ruta del Mississippi. René de Bréhant de Galinée

es un bretón nacido en 1645 en la diócesis de Rennes. Tras realizar estudios de matemáticas y astronomía, llega en 1668 a Canadá y aprende la lengua de los algonquinos. Es elegido para acompañar a Dollier de Casson, también sulpiciano y antiguo capitán de caballería que luchó bajo las órdenes de Turena. Físicamente, es de una enorme vitalidad, al contrario que su compañero. Colbert y sus agentes prefieren a los sulpicianos, congregación de clérigos seculares, en lugar de los jesuitas, hacia los cuales el ministro siente una prevención que se extiende a todos los regulares, unida a una especial desconfianza hacia los estatutos y espíritu de la Compañía de Jesús.

Cavelier de La Salle se une a ellos pero los abandona durante el viaje, a la altura de la actual ciudad de Hamilton, en el lago Ontario. Su abandono parece deberse a una enfermedad y a los desengaños tanto en la orientación de la expedición, como en las relaciones con los indígenas, pues en el grupo sólo sabe hablar iroqués un holandés que apenas sabe unas palabras de francés. Probablemente, La Salle quiere ya prepararse y organizarse en secreto para operar en el futuro por sus propios medios y, por tanto, con todas las bazas en la mano. Más adelante, le veremos reaparecer en Quebec, con suficiente experiencia y sus proyectos ya madurados.

Los dos sulpicianos, junto con 22 europeos, algunos algonquinos y 9 canoas, costean el lago Ontario, invernan en el lago Erie y regresan por el lago Hurón, Michillimackinac y el río Ottawa hasta Montreal-ville-Sainte-Marie. Galinée realiza el relato y el mapa del viaje, que no se publicará hasta 1875. El intendente Talon presentará este manuscrito como modelo a los exploradores posteriores.

En 1670, Talon envía a un oficial del regimiento de Carignan, Daumont de Saint-Lusson, acompañado del intérprete Perrot, para tomar posesión en nombre del rey de Francia de las tierras exploradas. La intención es avanzar «lo más lejos posible, a fin de estudiar seriamente si existe a través de los lagos y los ríos una comunicación con el Mar del Sur que separa este continente de la China». Talon explica los motivos estratégicos y económicos de sus proyectos de descubrimiento: es preciso conseguir la amistad de los indios, tomar posesión de suelo y del subsuelo —a falta de oro, buscarán cobre—, adelantarse a los ingleses, y rodearlos, pues «las características de esta región permiten que se pueda ir a cualquier parte a través de los ríos [...] y abrir la ruta hacia el norte y hacia el sur».

Para realizar su proyecto, elige con todo cuidado a sus hombres, pues sabe que Colbert no desea enviar a muchos hombres hacia el interior y dispersar a la población de la colonia, y que no confía en los tramperos, a los que trata de someter. El oficial y su intérprete van acompañados por tres jesuitas, los padres Allouez, Doblon y Druillettes. Este último se curó milagrosamente de una enfermedad, por lo que las tribus lo consideran un santo, y ha logrado la amistad de los indios abenaquis. El padre Doblon es un explorador, con gran experiencia científica, y ha elaborado el primer mapa de las orillas de los lagos. Ocupa el cargo de superior de las misiones del oeste y es el que se encarga de redactar las relaciones anuales de la Compañía de Jesús. Daumont de Saint Lusson organiza en 1671 en la misión jesuita de Sainte-Marie-du-Sault, una gran concentración de tribus indias, en la que los delegados de 14 naciones juran fidelidad al rey de Francia. Tomará posesión, en dirección al oeste, al norte y al sur, hasta el mar, «de las tierras descubiertas y por descubrir», ambicioso programa aún por cumplir. En la región de los lagos es donde se preparan Jolliet, Marquette y Cavelier de La Salle. Hasta allí avanzarán Duluth, Lamothe-Cadillac, fundador de Detroit, y Le Sueur, el ya citado explorador del alto Mississippi y el país de los sioux.

Louis Jolliet es canadiense puro, nacido en 1645 en Quebec, hijo de un constructor de carros al servicio de la Compañía de los Cien Asociados. Fue alumno del colegio de jesuitas, y continuó sus estudios hasta recibir las órdenes menores, después abandona el convento, pasa un tiempo en Francia y regresa a Canadá como comerciante. Su excelente formación intelectual se refleja en sus trabajos; sabe elaborar mapas y descripciones muy precisas, y es capaz de conversar en latín con los ingleses que encuentra en el norte. En 1671, se encontraba en Sault-Sainte-Marie, en la toma de posesión de Daumont de Saint Lusson. Funda una sociedad comercial para realizar el viaje del Ottawa y comerciar con los salvajes. La intención es descender hacia el sur. Sale de Quebec en octubre de 1672 y llega en diciembre a la misión jesuita de Michillimakinac, donde se une a la expedición el padre Marquette por orden de sus superiores. El padre Marquette había nacido en Laon en 1637, en el seno de una familia de letrados. A los 17 años ingresa en el noviciado de los jesuitas de Nancy y en 1666 es enviado a Quebec, donde aprende las lenguas indias. Funda la misión de Michillimakinac, de la que parte con Jolliet a explorar el Mississippi. Morirá poco des-

pués, en 1675, a los 38 años. Fue un misionero de vida ejemplar, que probablemente encargó al padre Doblon escribir su *Récit de voyage de 1673*.

Los primeros viajes de Cavelier de La Salle se centran en torno a los Grandes Lagos. Robert-René Cavelier de La Salle es normando, de familia de letrados, como Corneille. Nace en Ruán el 21 de noviembre de 1643. Ingresa como alumno en el noviciado de los jesuitas y realiza sus primeros votos en 1660. Su temperamento obstinado, a veces inflexible, le crea muchas enemistades; preocupado por su gloria personal, capaz de todo con tal de conseguir su sueño, alterna la mística con la aventura. Su hermano mayor, sulpiciano, demostrará ser un hombre práctico, tal vez interesado, hasta un punto poco compatible, en principio con su condición sacerdotal. Tras siete años en la Compañía de Jesús, Robert-René renuncia a los votos y se exclaustra sin acabar su formación como jesuita ni, claro está, ser ordenado sacerdote. Sin embargo, como religioso no tiene derecho a la herencia familiar. Uno de sus parientes era accionista de la Compañía de los Cien Asociados, y su hermano sulpiciano está por entonces en Canadá. Ambicioso, con una sólida formación intelectual, pero demasiado independiente para acomodarse a la obediencia religiosa, parte hacia Nueva Francia donde, gracias a su hermano, consigue la concesión de un señorío en la isla de Montreal. Una vez adaptado al país, vende el señorío para invertir en su sueño: descubrir a través del Ohio el camino del Mar del Sur y de China.

En 1669, durante su primer viaje, La Salle alcanza, como hemos señalado, el lago Ontario junto a Galinée y Dollier de Casson. No se sabe muy bien lo que hizo después, aunque reaparece de vez en cuando en Montreal en busca de armas y dinero. El intendente no está al corriente de sus desplazamientos. Aprende a vivir en los bosques, el comercio de pieles y busca ayudas, que obtiene en 1672 del gobernador Frontenac. Éste se interesa por sus proyectos de expansión hacia el sur y apoya la construcción de un fuerte, hoy Kingston [2], en el lago

[2] Los nombres de los primeros descubridores en América y en otros lugares han sido sustituidos en muchos casos por nombres ingleses. La cultura dominante vence, a pesar de las normas que se establecieron como principio a finales del siglo XVII: que los europeos respetasen en las cartas la nomenclatura de otras naciones, cuando éstas fuesen anteriores. Para ello sería necesario una generalización de la información geográfica, que no llegaría hasta la época del imperialismo marítimo inglés.

Ontario, a pesar de la oposición de los comerciantes, que temen en esta situación el desvío de Montreal del paso de las pieles.

La Salle viaja a Francia en 1674-1675, defiende en la corte los proyectos de expansión hacia el sur, y obtiene con cartas de nobleza el señorío del nuevo Fort-Frontenac, que podrá servir como base de futuras expediciones. Lleva a los recoletos para evangelizar su feudo, lo que le enemista con los jesuitas. Consigue autorización del rey para crear a su costa establecimientos en los lagos Erie y Michigan. En 1678 consigue una real cédula para descubrir la zona oeste del continente entre Nueva Francia, Florida y México. Allí tendrá el monopolio del comercio de pieles, aunque los gastos correrán de su cuenta. Los comerciantes le crean toda serie de dificultades. Con los indígenas consigue un acuerdo para navegar en paz por el lago Erie, y elige como lugarteniente a un antiguo guardiamarina, Henri de Tonty. Invierte para construir un barco, se endeuda, y los acreedores consiguen el embargo de sus bienes. A pesar de todo, consigue los medios materiales necesarios para la expedición.

En 1679, manda construir una embarcación de 45 toneladas, el *Griffon*, equipada con siete cañones, en la que se embarca con Tonty y 40 compañeros más, y recorre los lagos Erie, Hurón y Michigan. Es el primer barco de vela que se arma en ese lugar. El barco se hunde con todos sus tripulantes y bienes en una tempestad. Antes de 1682, se realizan dos intentos infructuosos de ir hacia el Mississippi. En la primavera de 1680, los franceses salen del río de los illinois, indios con los que se han aliado. Construyen Fort-Crève-Coeur, al sur de Fort Saint-Louis y de la zona no navegable de la actual Chicago. Atraviesan bosques encharcados por el deshielo y zonas pantanosas, hasta el lago Erie y el Niágara, en dirección a Fort-Frontenac. Es un viaje de más de 1.500 kilómetros, el viaje «más penoso que jamás haya realizado un francés en América», para acabar enterándose de que los acreedores han embargado las existencias de La Salle y que el barco que venía de Francia con 20.000 francos en mercancías ha zozobrado en el golfo de Saint-Laurent. Tiene que calmar a los acreedores y conseguir otra vez el apoyo del gobernador. En enero de 1682, en pleno invierno, se produce la salida definitiva dese Fort Saint-Louis para la exploración del Mississippi.

En la misma época, Duluth está en la zona oeste en torno al lago Superior. El oficial Daniel Greysolon du Luth, sirvió a las órdenes de

Condé en Seneffe. En 1675 se instala en Montreal e inicia el aprendizaje de las lenguas y costumbre indias. Tiene en proyecto establecer la paz entre los sauteux, aliados de los franceses, y sus enemigos sioux a fin de comerciar con estos últimos y desviar así el comercio de pieles de manos de los iroqueses y de los comerciantes ingleses. Lleva con él a varios ayudantes sioux que le servirán como intérpretes. Colbert no es partidario del avance de los franceses hacia el oeste, lo cual debilitaría a la colonia, y el intendente persigue a los tramperos como a renegados. En estas regiones no se puede conseguir ningún permiso. Pero el gobernador se desentiende, pues es consciente del valor de las pieles, que enriquecen a la colonia y sin duda también a él mismo. El peligro estaría en que las pieles recogidas en el oeste tomasen el camino de los Grandes Lagos hacia los establecimientos ingleses de la bahía de Hudson. Los aventureros de Canadá, considerados honestos o deshonestos según respeten las leyes o comercien por su cuenta, casi nunca consiguen sus sueños de fortuna, pero son los primeros en llegar tan lejos en América del Norte. La búsqueda obsesiva de un río que desemboque en el oeste y el Pacífico les conduce a estudiar con sumo cuidado la hidrografía, la situación de los bosques, los datos sobre los minerales, las montañas, las zonas de tránsito, las costumbres y la distribución de los pueblos encontrados. En resumen, los traficantes de pieles se hacen embajadores y exploradores, administradores y constuctores, y demuestran interés por los conocimientos prácticos técnicamente explotables y explotados.

En 1678, Duluth parte discretamente sin permiso del intendente, con tres sioux, siete franceses y dos canoas de mercancías, hacia la «zona alta» para establecer entre los sioux y los sauteux una paz que beneficie a los comerciantes franceses. Actúa en la región de los lagos en la misma época que La Salle, pero más al oeste, en la zona de los sioux. Pasa el invierno en Sault-Sainte-Marie y recorre en 1679 la orilla norte del lago Superior, donde sitúa postes con el escudo de Francia para marcar los derechos frente a los ingleses, y convence a las tribus para que no les vendan pieles. Los encuentros que organiza entre las tribus adversarias es un éxito. Algunos de sus hombres, que habían partido con los sioux, relatan que a 20 días de marcha, al oeste de las montañas, se encuentra un lago salado. Algunos compañeros de La Salle han caído prisioneros de los sioux. Duluth los rescata y regresa a Montreal, donde se le acusa de vender pieles a los ingleses. A fin de

defenderse marcha a Francia, pero Seignelay le niega el señorío de las tierras que tiene intención de descubrir por su cuenta: la misma política de siempre de compromiso mínimo en la colonización. Al menos el nuevo gobernador de Canadá se muestra favorable, por las mismas razones que su predecesor. Duluth consigue el título de lugarteniente y poder por tres años para conseguir la paz entre los indios de la zona del lago Superior. Así pues, en 1683 emprende camino con su hermano Greysolon de la Tourette. En esta ocasión ha invertido mucho en la empresa, y parte con 15 canoas. En 1684-1685 construye algunos fuertes para el comercio en el norte, en el lago Nipigon, y en el oeste, en el extremo del lago Superior, donde hoy existe una ciudad con el nombre de Duluth. El intendente protesta por los derechos que se arroga Duluth sobre el comercio exclusivo; pero los testimonios de los ingleses de la bahía de Hudson demuestran que les ha hecho perder 20.000 libras esterlinas en pieles, según las quejas que llegan a Londres. Para cortar la ruta a los iroqueses y a los comerciantes ingleses, es necesario construir puestos de vigilancia en Detroit, Fort Saint-Joseph y Toronto. Duluth vuelve al servicio de las armas en las dos últimas guerras del reinado de Luis XIV, lucha contra los iroqueses y muere en Montreal en 1710.

En este avance decisivo hacia el oeste, la labor de Duluth se continúa en la de Pierre-Charles Le Sueur. Nacido en Artois en 1657, era también, como otros muchos, un seglar ligado a los jesuitas, a los que acompaña en sus misiones. Más tarde se hace trampero y recorre la región de los sioux del alto Mississippi, al oeste de los Grandes Lagos. Era un comerciante muy apreciado por los indios. En 1690 se casa con una allegada de Le Moyne d'Iberville, crea un puesto y abre una ruta entre el lago Superior y el Mississippi. En 1695 obliga a un jefe sioux y a otro sauteux, al cual lleva a Quebec, a declarar la paz. Pide autorización a Versalles para crear un establecimiento permanente entre los sioux con el señuelo de la riqueza en plomo y cobre del suelo y del subsuelo. El intendente no se deja engañar, y escribe: «Creo que las minas que busca en aquellas regiones son en realidad castores». Aunque logra autorización para ir con 50 hombres donde los sioux para explotar las minas, se le prohíbe sin embargo el comercio de pieles. Entre Quebec y la región de los sioux hay, al menos, 1.300 kilómetros de trayecto. Las idas y venidas son frecuentes, sin contar las travesías del Atlántico, para defender su causa en la corte, donde cuenta con la

alianza de d'Iberville. Le Sueur crea una sociedad, embarca a algunos voluntarios en La Rochela y se dirige a Luisiana con d'Iberville. Se le pide, entonces, que remonte el Mississippi desde el delta hasta su nacimiento. Será el primer europeo en realizar este viaje, en 1700, con dos barcos y una veintena de hombres. Remontan hacia el norte hasta el Minnesota (río Saint-Pierre) y el río Verte, donde establece un fuerte. De regreso a Quebec, cargado de minerales –y de pieles–, queda legitimado por el éxito de su empresa y las memorias de su exploración, redactadas en 1702. Dos años después, muere a causa de la peste sin haber alcanzado su sueño.

Citemos, por último, la labor en la región de los lagos de Antoine Laumet, llamado Lamothe-Cadillac, aventurero nato, estafador y fanfarrón, que supo atraerse el favor del gobernador de Frontenac con un plano de las costas de Nueva Inglaterra. Estuvo en el oeste, donde comerció a pesar de la prohibición. Su intención, más que explorar, era establecer verdaderas colonias. En Detroit fracasa. Más tarde, en 1712, vuelve a aparecer, audaz y deshonesto como siempre, en Luisiana.

En todos sus desplazamientos hacia el oeste, el norte y el sur, los franceses intentan, tras la primera apertura, establecer y después mantener una red de alianzas con los indios. Éste será su mejor apoyo en los descubrimientos, pues los franceses en vista de su escaso número, no pueden realizar asentamientos más allá de Quebec, aunque intentan abarcar ante sus competidores la zona más grande posible de un continente todavía inexplorado.

Hacia el norte y la bahía de Hudson

Ya hemos visto cómo en torno al año 1650, gentes como Groseilliers y Radisson establecen los primeros contactos provechosos y alianzas con las tribus de los lagos Hurón, Michigan y Superior. En la región de los sioux contemplarían, sin duda, el Mississippi y oirían decir a los indios que habían visto algunos barcos en la bahía de Hudson. Entre 1661 y 1663, cazan con los indios cristinos y llegan al convencimiento de que esta zona de la bahía es rica en pieles. Por tanto, cuando se cansan de las presiones de la administración colonial, deciden pasarse a Inglaterra con una experiencia acumulada que les permite dirigir la exploración marítima inglesa de 1668 a Detroit y la ba-

hía de Hudson. La organización de las factorías británicas en la bahía les debe mucho, por el favor del que gozan entre las tribus. Pero, como la compañía inglesa no les otorga los derechos que esperaban, vuelven al servicio de Francia, que se empezaba a lamentar de la competencia inglesa que ellos habían favorecido.

En 1671, el intendente de Quebec había enviado al jesuita Charles Albanel, misionero en Tadoussac durante mucho tiempo, a un viaje de reconocimiento hacia el norte. El jesuita será el primer europeo en alcanzar por el sur y por la vía terrestre la bahía de Hudson. Llega a la bahía de James, donde no encuentra a ningún inglés, y deja un mensaje en las tribus, a fin de reunirse con Radisson. Durante un segundo viaje en 1673-1674 es capturado por los ingleses, que lo llevan a Londres, donde se encuentra con Radisson. Albanel regresa a Canadá en 1676. En cuanto a Radisson y a Des Groseilliers, consiguen un encuentro con Colbert; pasan de nuevo al servicio de Francia y ponen su experiencia a disposición de la Compañía del Norte, que gestiona los intereses de Francia en la bahía. Se crea Fort-Bourbon. Más tarde se llamará Fort d'York, y será tomado a los ingleses por Lapérouse en el siglo siguiente. Los dos cuñados se hartan una vez más de los problemas que les plantea la colonia. Des Groseilliers se retira y Radisson vuelve en 1683, esta vez definitivamente, al servicio de Inglaterra. Seguidamente, será Le Moyne d'Iberville el encargado de defender los intereses de Francia en la bahía de Hudson.

Además del padre Albanel, debemos señalar la labor de Jolliet como descubridor de estas regiones. Tras su viaje al Mississippi, Frontenac le envía en 1679 a la bahía de Hudson. Junto a otros 10 hombres, desemboca a través del río Saguenay, el lago Saint-Jean y el lago Mistassine, en la bahía de James, donde los ingleses le proponen pasarse a sus filas. Al regreso, sus informaciones alertan a la colonia sobre el peligro del desvío del tráfico de pieles en favor de los ingleses. Obtiene una concesión para pesquerías en el estuario del Saint Laurent, pero se arruina en 1690 a causa del ataque de los ingleses. En 1694 le encontramos dirigiendo una expedición marítima para elaborar un mapa de las costas del Labrador y se dirige hacia el Gran Norte. Es el primero en realizar una descripción, muy precisa y de gran calidad, de los esquimales. Por lo que respecta a los franceses, habrá que esperar casi un siglo para que se repita un contacto semejante, gracias a la expedición de Lapérouse a la bahía de Hudson.

Los años siguientes se caracterizan más por hechos de guerra que de exploración. En ellos destacarán muchos miembros de la familia Le Moyne, marinos, corsarios y oficiales, que se hicieron famosos en Canadá por sus luchas con los ingleses. El padre, Charles Le Moyne, comprometido con los jesuitas, se instala en Montreal en 1646 y participa en las guerras contra los indios, al igual que su mujer, salvada de un ataque de los iroqueses. Consigue fortuna en el comercio de pieles, redondea sus feudos y consigue título de nobleza en 1668. De los 14 hijos de la pareja, 12 varones llevarán títulos de propiedades: Longueil, Sainte-Hélène, Maricourt, Sérigny e Iberville, un feudo del padre en Normandía.

Pierre Le Moyne d'Iberville se forma en la navegación teórica con los jesuitas y en la práctica con los pilotos de Saint-Laurent. Navega en los barcos de su padre, que tiene una participación importante en la Compañía del Norte, y se da a conocer por una hazaña en junio de 1686. Junto a dos hermanos suyos y una columna de 100 milicianos y soldados se apodera de los fuertes y las naves ancladas en el sur de la bahía de Hudson. En 1689, se instala en los fuertes ingleses, a los que cambia el nombre, y captura dos naves que conduce a Quebec al acabar el invierno. Durante la guerra de la Liga de Augsburgo opera en territorio iroqués, y contra la ciudad de Albany, y más tarde, de nuevo en la bahía de Hudson. En 1690 se presenta allí con tres pequeñas embarcaciones, fracasa en su intento de apoderarse del fuerte de York, antes Bourbon, pero se apodera de Fort Severn (Savanne para los franceses), mientras sus hermanos participan en la defensa de Quebec contra los ingleses. En 1692, y tras la derrota naval de La Hougue, muchos franceses se dedicarán a una guerra marítima de corso, por otra parte muy eficaz contra los ingleses. Le Moyne d'Iberville dirige algunos barcos del rey, actúa contra Nueva Inglaterra, defiende Arcadia y Terranova contra las gentes de Boston y Nueva York, regresa a Francia y se le concede el monopolio del comercio en la bahía de Hudson. En 1694 abandona Rochefort. Su hermano Serigny y él están al mando cada uno de una fragata para ir a Quebec y desde allí asediar el fuerte de York, que se rinde. Le Moyne se apodera de las pieles, pero al año siguiente, la guarnición que ha dejado allí tiene que rendirse ante los cinco buques y varios centenares de soldados ingleses que desembarcan. En 1697, el marino francés se desquita a bordo del *Pélican* atacando a dos buques ingleses mientras el tercero huía antes de la llegada

del resto de la división naval francesa. Fort-Bourbon (antes York) fue recuperado.

El resto de la carrera de d'Iberville se desarrolla en Luisiana. Tras los combates franco-ingleses, sigue con los descubrimientos. En el norte, el último sector que queda para los franceses es el que un antiguo combatiente de Malplaquet, La Vérendrye, explorará con sus hijos en el siglo xviii, con lo que se extiende Nueva Francia hacia Manitoba y las Montañas Rocosas.

Hacia el sur: Luisiana a través del Mississippi

Louis Jolliet, antiguo alumno y futuro profesor en los jesuitas, parte a mediados de mayo de 1673 con el padre Marquette desde la misión de Michillimacknac. Durante 20 días, siete hombres y dos canoas descenderán hasta el límite de los territorios conocidos. Tras 500 millas de navegación, de ellas más de 100 por el Wisconsin, alcanzan el Mississippi el 15 de junio. Las orillas del río están desiertas hasta la confluencia del Misuri y del Ohio. Jolliet, cuyas dotes como hidrógrafo quedan demostradas en sus viajes posteriores, había realizado las cartas de los cursos de agua ayudado por los indios, que le indican los nombres de las tribus. A la altura del Ohio han completado 1.200 millas de recorrido desde el lugar de partida. Allí contemplan rebaños con 400 cabezas de bisontes. Al llegar al territorio de los indios kapas se hallan a unos cientos de kilómetros de la desembocadura del río, cerca del límite de los actuales estados de Arkansas y de Luisiana. Un indio de la tribu habla el algonquino. Los kapas están en contacto con los españoles del golfo de México. Los franceses no quieren enfrentarse a la esfera del rey de España, así que retroceden en un viaje agotador, en verano, a través de las grandes llanuras. El padre Marquette acaba con su salud. Cuando llegan a Sault-Sainte-Marie han recorrido 4.000 kilómetros en unos meses. Jolliet vuelve a partir hacia Montreal, pero su canoa zozobra. Dos franceses y un niño indio se ahogan. Todos los diarios de viaje, las notas, los croquis y los mapas se pierden. Jolliet, recuperado del naufragio, reconstruirá de memoria muchos datos, pero los archivos de Sault-Sainte-Marie se quemarán más tarde, y no nos ha quedado ningún documento escrito sobre este primer descenso del Mississippi. Sólo tenemos referencias indirectas: las del padre Dablon,

el probable autor del *Récit de voyage de 1673*, como ya hemos dicho, a partir del testimonio del padre Marquette y las alusiones de Frontenac, por entonces gobernador y favorable a los proyectos de Cavelier de La Salle. En sus informes, Frontenac se hace eco del descubrimiento de un

> país asombroso, donde la navegación es muy natural a través de hermosos ríos, y hay un río tan ancho como el Saint-Laurent frente a Quebec, lo que permite las comunicaciones hasta el mar Vermeille y California.

Atraído por la fertilidad de la región, los bosques y la abundante caza, Jolliet quiere regresar. Después de su boda, pide autorización para establecerse con una veintena de habitantes en aquel «país de los illinois». El ministro se la deniega en virtud de la política, también soslayada o transgredida por otros exploradores, que pretende multiplicar la población por crecimiento natural sobre el lugar, antes de pensar en otras tierras. Jolliet se dirige, pues, hacia el norte, como hemos visto.

Tras el primer viaje, dos intentos más, un período de estancia y algunas fundaciones en la región de los lagos, Cavelier de La Salle, junto de Tonty, otros 23 franceses más y una veintena de indios, parte en enero de 1682, en pleno invierno, con algunas canoas transformadas en trineos gracias a los patines. Cuando la corriente lo permite, echan las embarcaciones al Illinois, y el 6 de febrero llegan a la confluencia con el Mississippi. Dan tiempo a que desaparezcan las placas de hielo que arrastra la corriente, y comienzan la navegación. El 12 de marzo llegan a la zona de los indios arkansas, con los que intercambian regalos. La Salle levanta una columna y toma posesión de la región en nombre del rey de Francia. Cuando llegan junto a los taensas, de modales educados y que utilizan objetos de origen español, comprenden que se están acercando al golfo de México. En lugar de desandar el camino, como los jesuitas, Cavelier continúa hacia el sur. A finales de marzo, los exploradores llegan a las proximidades de los narchez. Allí se enteran de que están a 10 días del océano. El 5 de abril Tonty desemboca en el mar. Los exploradores levantan una cruz y una columna con el escudo de Francia. Al ritmo de los cánticos, La Salle, revestido con un manto escarlata, toma posesión de Luisiana, del río Colbert (Mississippi) y de todos sus afluentes desde el nacimiento

hasta el golfo de México, en una enumeración grandiosa pero irreal, a imagen de sus sueños. Un notario levanta acta, firmada por 12 testigos. La expedición carece de víveres y se producen algunas escaramuzas con los indios del lugar. La expedición emprende el camino de regreso. Bien acogidos y avituallados por las tribus encontradas durante el regreso, los exploradores prosiguen hacia el norte, con Tonty a la cabeza y La Salle, enfermo y debilitado, detrás y más despacio. El 15 de julio llega a Fort-Crève-Coeur, después a Michillimackinac, donde redacta sus escritos y prepara los informes.

Sin embargo, el nuevo gobernador, La Barre, que sustituye a Frontenac, no ve con buenos ojos a La Salle, pues teme que sus empresas le resten autoridad, y envía a Versalles informes desfavorables, en vista de lo cual el rey determina que La Salle ha realizado una expedición «sin ninguna utilidad», y que en el futuro habrá que «impedir tales empresas». Es probable que La Salle, obsesionado por su proyecto, mostrara una conducta paranoica. Este hecho se confirma en su lamentable final. Sin embargo, los muchos obstáculos que se le pusieron, desesperarían a muchos, más templados o menos ambiciosos que él. La Salle magnifica la realidad para servir a su causa. Pero afirmar que «se ha vuelto loco y es lo bastante audaz como para inventar un descubrimiento falso» evidencia la animosidad que existe contra él.

En esta situación, La Salle va a Francia para explicarse y reactivar su causa y sus negocios. En 1683, Seignelay ha sustituido a su padre, Colbert. La Salle le asedia. Si vuelve la guerra contra España, ¿por qué no cerrarle el camino? La Salle propone implantar una colonia en la desembocadura del Mississippi, pues afirma que la comunicación con los Grandes Lagos canadienses es fácil. Para favorecer su causa, desvía 250 leguas al oeste el curso inferior del río, con lo cual lo identifica con el Río Bravo o bien con el Río Grande. De este modo, el Mississippi se representa cerca de las minas de México, que sí interesan a la corte. La Salle habla de tribus de más de 15.000 guerreros dispuestos a emprender la lucha contra los españoles. En resumen, disfraza la realidad, y ésta se vengará de forma cruel. Obtiene un real despacho por el que se le nombra gobernador de todos los territorios entre el fuerte de los illinois y Nueva Vizcaya. Prepara la expedición y, a finales de julio de 1684, leva anclas desde La Rochela.

El *Joly*, un buque de guerra de 36 cañones, escolta a tres barcos, uno de ellos para los víveres. Todas las naves van sobrecargadas de im-

pedimenta y numerosos pasajeros. El *Joly*, concebido para 125 tripulantes, embarca a 240 personas. Los soldados tienen que dormir sobre el puente. Al partir, todos están dispuestos a llevar adelante la aventura, pero entre ellos hay malhechores recogidos en los puertos, como sucede siempre en casos parecidos. En total, parten 320 personas para fundar la colonia. La Salle va acompañado de su hermano sulpiciano, otros cinco misioneros y nueve voluntarios, entre ellos Henri Joutel, burgués de Ruán y autor del principal relato del desastre.

La Salle va al mando de la expedición, pero no de las naves. Pronto surgen las desavenencias y el descontento del comandante de la flotilla, contrario a ir «a un país desconocido, con la temporada avanzada, sobrecargado de peso muerto, con un hombre apesadumbrado», es decir, irritable, indeciso y obstinado. La Salle se niega a hacer la aguada en Madeira, los barcos avanzan con dificultad, y no llegan a Santo Domingo hasta finales de septiembre con algunos enfermos, entre ellos La Salle, que delira. El barco con los víveres cae en poder de los españoles. El 27 de noviembre, lo que queda del convoy pasa el delta del río, sin detenerse ni explorarlo. La Salle los lleva hacia el oeste, bien por error de cálculo, bien por alcanzar su sueño o su embuste. Si había mentido sobre el curso del río, quizá quería llegar hasta el final de su engaño y hacer de él una verdad. Sea como fuere, no desembarca hasta febrero de 1685, en la costa de Texas. Los siguientes meses están jalonados por constantes encallamientos en los pantanos insalubres, fiebres, muerte y la desaparición de algunos de los que soñaban con hacer fortuna en fértiles tierras. Los franceses construyen un fuerte para defenderse de los ataques de los indios hostiles. La última barca que parte en busca del delta del Mississippi se hunde. La Salle emprende el camino a pie con la veintena de hombre útiles que aún le quedan, atraviesa ríos a nado, lucha contra las deserciones y motines, y tiene que regresar al fuerte con sólo ocho hombres, y cinco caballos que ha podido comprar a los comanches. En enero de 1687, deja el fuerte en manos de 25 personas, entre ellas siete mujeres, todo lo que queda de los 180 colonos instalados en Texas dos años antes, y parte a pie hacia el Illinois con 17 hombres y los caballos. A mediados de marzo, a pesar de las lluvias, la crecida de los ríos y los pantanos, alcanzan el río Trinity. Los pasos de los franceses debieron de cruzarse con la ruta que los españoles siguieron siglo y medio antes, con Ca-

beza de Vaca al atravesar los territorios de tránsito de las tribus desde La Florida hasta México.

A causa de una pelea por la comida o el transporte por tierra de la embarcación, el sobrino y el sirviente de La Salle son asesinados mientras dormían; él mismo cae al día siguiente de un tiro por la espalda. Los asesinos se apoderan de sus cosas y de su manto escarlata y abandonan a las alimañas el cadáver de aquel que quería «llevar su fortuna hasta donde pudiera». Los asesinos acaban matándose entre sí. Los últimos fieles llegaron al Mississippi y, al norte, encontrarán a Tonty. En 1685, el marino había descendido hasta la desembocadura del río para socorrer a La Salle, pues se había enterado de su salida de Francia y que había vuelto con las manos vacías. Más tarde, en 1689, volvería a descender en busca de los posibles supervivientes hasta la región de la actual Houston. Fort Texas había sido arrasado por los indios y algunos niños habían sido rescatados por los españoles. No quedó nada del intento, a pesar del esfuerzo, por culpa de la falta de realismo de La Salle. Su hermano sulpiciano superviviente, no carecía de realismo. Intentó recuperar los bienes de Robert-Réne antes que los acreedores, ocultando la muerte de su hermano hasta octubre de 1688. Su *Informe de un superviviente de la expedición de La Salle a Texas* está plagado de falsedades. El religioso continuó su carrera en Francia, consumido por una avaricia que se manifestaba de forma enfermiza. Los delirios de grandeza de uno de los hermanos se corresponden con el afán de lucro y una inclinación demasiado evidente por las cosas mundanas en el otro.

Por el contrario, el recoleto Hennepin, rescatado de los sioux por Duluth, hizo una *Description de la Louisiane* que tuvo mucho éxito. Tonty siguió recorriendo estas regiones. Fue el primero que cruzó el delta del Mississippi. Tonty, fundador, descubridor de rutas y pacificador de indios, secundó a d'Iberville en Luisiana y murió de fiebre amarilla en 1704. Tras el descubrimiento, Luisiana vivirá un primer intento de colonización durante la Guerra de Sucesión en España.

Capítulo IV

CONOCIMIENTO DE AMÉRICA EN LA FRANCIA DEL CLASICISMO: LAS REPERCUSIONES DEL DESCUBRIMIENTO EN LA ETAPA DE LA CRISIS DE LA CONCIENCIA EUROPEA (FINALES DEL SIGLO XVII)

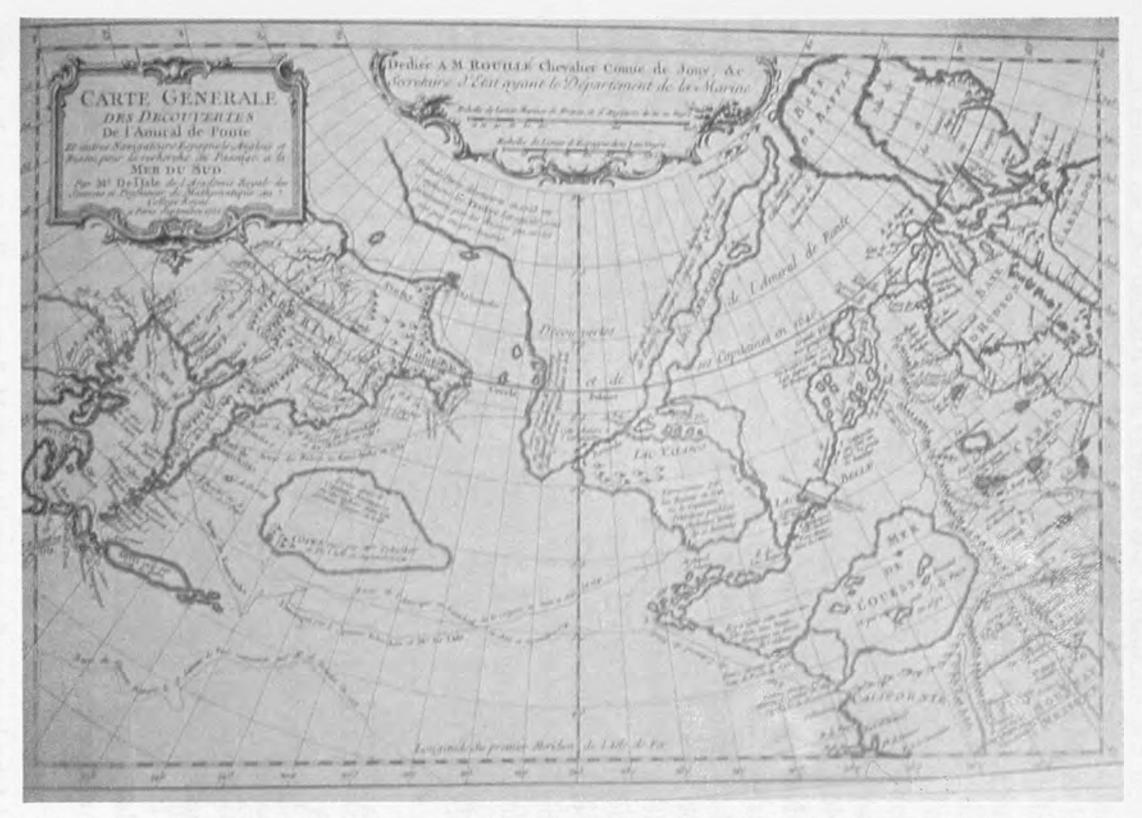
Las repercusiones intelectuales del descubrimiento en el siglo XVII se manifiestan en numerosas obras críticas. La principal novedad de la segunda mitad de siglo se produce en la organización: la recogida de conocimientos, los medios para llegar a ellos, su difusión y el desarrollo del modelo matemático aplicado a la Naturaleza. Los sabios, según el nuevo método, y el Estado cooperan. En Francia destaca la labor de Colbert y de Luis XIV en la instauración de instrumentos que hacen posible a partir de 1660 el desarrollo de la Ilustración en la etapa siguiente, como prolongación de los descubrimientos y del auge de la crítica en la etapa clasicista.

Organización intelectual y desarrollo de las ciencias [1]

Ya en la primera generación del siglo XVII, la afirmación de la crítica como método con Descartes enlaza con el humanismo de la etapa anterior, que se difundía especialmente a través de los colegios en la formación de los jóvenes.

Los relatos de los jesuitas atraen la atención de todos por las tierras lejanas, entre ellas América. La obra de estos jesuitas *Lettres édifiantes et curieuses* refleja todo un programa. El éxito queda garantizado has-

[1] Sobre la cartografía seguimos la obra de M. Pastoureau, *Vois Océanes*, París, 1990, de donde proceden los ejemplos siguientes, pp. 108, 118-120, 124, 172 y 181. Sobre la ciencia geográfica, véase F. de Dainville, *op. cit.*



Los falsos descubrimientos del español La Fuente, en la cartografía francesa del siglo XVIII. Carta de Buache y Delisle (1752). Reproducción en M. Pastoureau. *Voies océanes*, p. 173. B. N. París.

ta pleno siglo XVIII. A través de esta vía, como ya hemos visto, se despiertan muchas vocaciones hacia Canadá. Las imágenes edificantes, como las tan conocidas sobre el martirio de los jesuitas a manos de los iroqueses, ilustran las cartas geográficas, enfocadas más a la nomenclatura de lugares y las curiosidades interesantes del Nuevo Mundo que a la representación exacta con referencias útiles para los navegantes. Lo que se pretende es despertar la afectividad del lector. La atracción por los metales preciosos subsiste, claro está, y con frecuencia sustituye a la preocupación por las almas. Puesto que el oro y los diamantes no aparecen como justificante para el avance francés en América del Norte, el cobre será el sustituto o al menos un pretexto para continuar las prospecciones. Los antiguos mitos del descubrimiento se mantendrán como impulsores hasta pleno siglo XVIII, como veremos más adelante.

En 1674, los vascos, hombres de gran experiencia, elaboran una carta según el método de los portulanos. Su finalidad es servir a los navegantes, pero no pretende presentar una imagen general y *a priori;* en ella se representa al norte del Saint-Laurent y paralelo al río un «paso del noroeste» que nadie, lógicamente, ha explorado. El trazado general de la red hidrográfica norteamericana se curva hacia el oeste con la acentuación de la región de los Grandes Lagos en un mapa de Nicolas de Fer de 1713; en él se traduce la esperanza de alcanzar por fin el Mar del Oeste. Todavía en pleno siglo XVIII, los franceses intentarán verificar los falsos descubrimientos del almirante español de Fuente, llamado Fonte, realizados un siglo antes. Las exploraciones de Lapérouse tendrán todavía que confirmar o desmentir estos supuestos. El espíritu de los descubrimientos se basará durante mucho tiempo aún en los móviles tradicionales.

Sin embargo, a partir de mediados de siglo, se manifiesta el espíritu científico, tomado en el sentido moderno de análisis cuantitativo de los fenómenos naturales, según un método experimental inductivo y deductivo. Las repercusiones prácticas y técnicas pueden parecer escasas antes de 1700, pero muy pronto serán un conjunto determinante.

La cartografía francesa del siglo XVIII sigue la misma línea del periodo precedente en la representación de los descubrimientos en América. Las latitudes se establecen correctamente, pero no se producen innovaciones importantes, pues no se puede hacer un cálculo exacto de la longitud. Los mapas más utilizables, los que están elaborados por y para los marinos y se basan en la práctica, son los que representan las

costas según las técnicas tradicionales. Así, la *Carta Vasca* de Terranova, elaborada en 1689, se puede comparar perfectamente con los antiguos portulanos. En ella se incluyen datos técnicos útiles, y la nomenclatura está en lengua vasca. La carta se elaboró en Placentia, la capital francesa edificada en la isla para defender a los pescadores de los ingleses. Los navegantes son los que utilizan este mapa.

Las cartas de los geógrafos y de los científicos evolucionan entre la mitad y el final del siglo, y sintetizan desde un punto de vista más general los datos y los informes aportados por los viajeros y los navegantes. En 1656, la *Carta* del geógrafo Sanson es todavía muy fantasiosa, sobre todo en las regiones que pertenecen a los españoles, regiones que los franceses se atreven a representar sin apenas datos positivos. Se trata de una sucesión apriorística de nombres. El curso del Mississippi no figura, evidentemente, y en la zona francesa sólo se representan, y mal todavía, los lagos Erie y Ontario en función del curso del Saint-Laurent. Es una síntesis poco ajustada a la realidad, que precisará muchas correcciones de acuerdo con la experiencia. La intención es científica, y su valor práctico casi nulo. Medio siglo después, los *Mapas* de Sanson, al menos en los que se refiere a Francia, podrán ser corregidas gracias a los trabajos de Cassini.

En 1713, Nicolás de Fer elabora diez bellas páginas de síntesis sobre América, con el «Mar del Norte» y el «Mar del Sur». El diseño en conjunto es más exacto, la red de los Grandes Lagos está acentuada, pero sus contornos son correctos. El curso del Mississippi está representado, aunque la orientación de la red de afluentes no está sistematizada. En resumen, aparecen todavía algunas invenciones, algunos datos sin confirmar, algunas simplificaciones, pero se ofrece un resumen de conocimientos positivos suficientes para caracterizar la zona en la imaginación del lector francés de la época. Los textos y las ilustraciones sirven para popularizar imágenes sobre el Canadá, con alusiones a las etapas del descubrimiento a partir de Cartier, sobre las cataratas del Niágara o sobre la importancia del banco de Terranova. Entre las dos síntesis de los geógrafos del rey, Sanson y Nicolás de Fer, tenemos trabajos como los del científico Franquelin, que señalan la extensión y el orden de los descubrimientos franceses. El mapa de 1678 para uso de los habitantes del interior de la provincia refleja los grandes ejes del interior de Nueva Francia, y representa los rasgos típicos de la fauna, la flora y la vida indígena, con el transporte por tierra de las canoas.

El mapa de 1702 ofrece una buena representación de las costas, una red hidrográfica interna más exacta y un catálogo de las tribus por regiones que reúne todos los conocimientos. Así, el Labrador, se denomina Tierra de los Esquimales, pero el texto aclara que no se arriesgan a trazar los límites internos, pues la región está aún sin explorar entre las zonas de paso de los salvajes y las tierras colonizadas por los europeos. Por tanto, las cartas siguen la tradición ornamental, pero introducen la descripción siempre más positiva, de la Naturaleza y de los hombres.

Sin embargo, la cartografía del siglo xvii todavía es errónea en la longitud. A partir del final del reinado de Luis XIV y durante un siglo, las rectificaciones serán constantes: medición del meridiano de París, y observaciones realizadas en diferentes puntos del planeta, desde El Cabo hasta el Ecuador y Laponia, por los jesuitas, por los abates astrónomos y matemáticos y por los miembros de la Academia de Ciencias. Los avances de la Ilustración alcanzan hasta las experiencias sobre cronómetros exactos. América, como terreno de experimentación en este descubrimiento intelectual, ocupa un lugar privilegiado. La labor de Colbert crea unas condiciones muy favorables en Francia, que afectarán a las demás naciones, sobre todo las marítimas. También en este caso, la labor que dirige Colbert con la aprobación de su soberano es una tarea de conjunto. El desarrollo de las escuelas de hidrografía en los principales puertos prepara a los hombres en el aspecto práctico. Con frecuencia, los jesuitas se encargarán de enseñar la teoría en estas escuelas, y ellos serán los que creen un ambiente cultural propicio para el desarrollo de la geografía. En sus colegios, los maestros discuten con los alumnos sobre los resultados obtenidos por los clásicos comparándolos con las experiencias recogidas en la amplia red de correspondencia que mantienen con sus misioneros en activo. La geografía adquiere una progresiva autonomía dentro de las ciencias de la Naturaleza. Las novedades descubiertas en América provocan, sino un debate general, al menos una revisión de las teorías clásicas. El método científico se vuelve «abierto» a través de una espiral de nuevas investigaciones. Debemos señalar la importancia en este contexto de la creación del Observatorio de París en 1667. En París existían 23 observatorios privados desde 1610. Los observatorios de Greenwich y Berlín se crearon después, entre 1675 y 1705. En Francia, el nacimiento oficial de una Academia de Ciencias, que se albergaría en el edificio del futuro observa-



Octante de Kaller, París, 1760. Colección Observatorio de París.

torio, tiene lugar en 1666, seis años después de la constitución de la Royal Society de Londres. Desde el empirismo a las ciencias exactas, pasando por la instrumentación y el telescopio, el cambio decisivo viene preparado por la revolución intelectual de comienzos de siglo, desde Galileo hasta Descartes [2]. En Francia, el Estado coordina los medios y las iniciativas:

> apenas acabado el Observatorio construido por orden de Luis XIV, el rey manda iniciar en 1669 un meridiano [...] Cassini lo prolonga en 1700 hasta el límite del Rosellón. Es la obra más admirable de la astronomía, y bastaría por sí sola para inmortalizar nuestro tiempo,

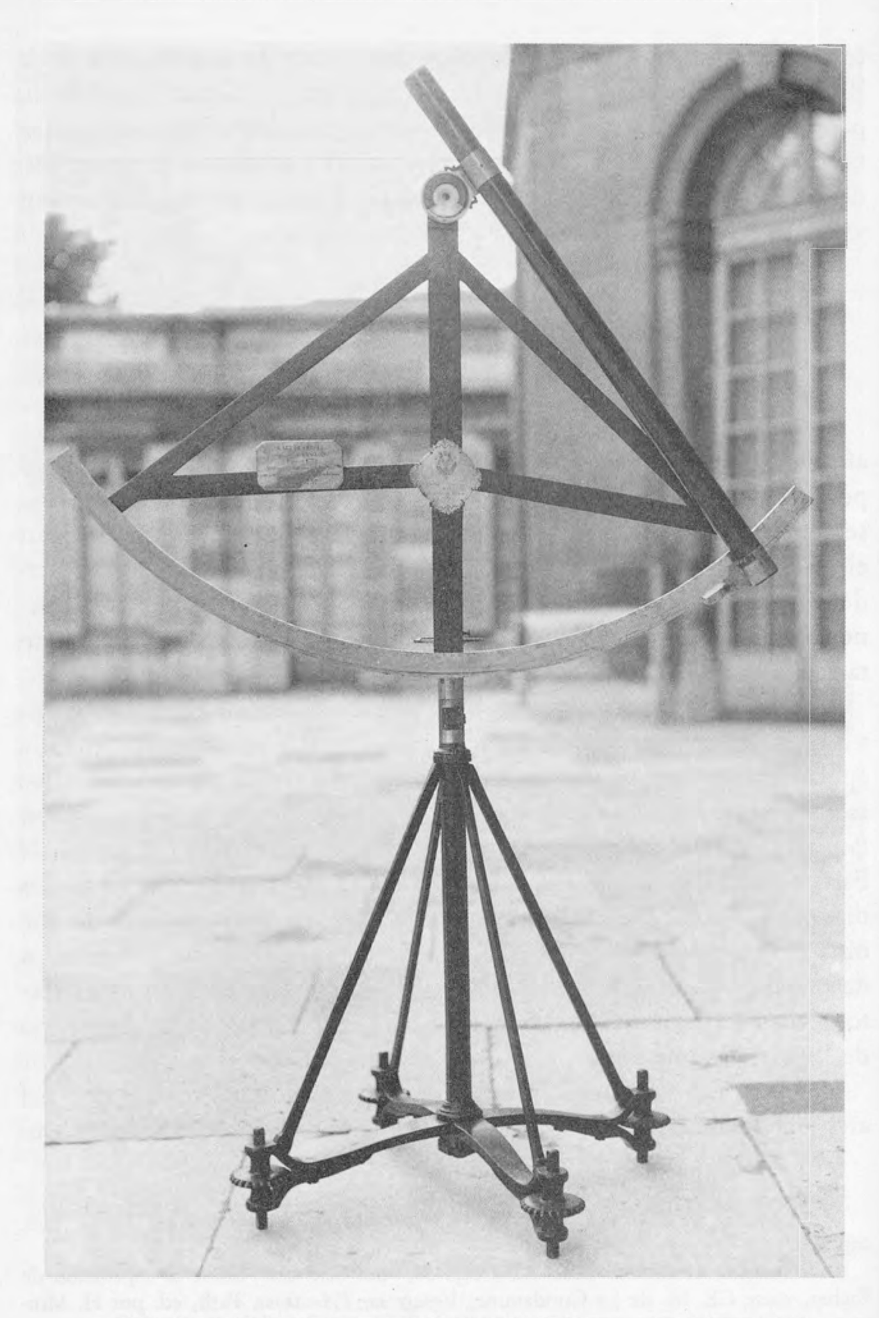
afirma Voltaire con admiración [3]. Una vez establecido con exactitud por los astrónomos según el método de triangulaciones, el Meridiano servirá de origen en la mayoría de los mapas franceses, empezando por el propio mapa de Francia, que modifica el de Sanson. Luis XIV «pierde» en este mapa una buena parte de su reino, que es en realidad menos «abultado», pues las longitudes más exactas rectifican las representaciones tradicionales y erróneas.

Las observaciones que sirven de base a estos cálculos se hacen posibles gracias a los anteojos de aproximación, de buena calidad para la época, encargados en Italia, y gracias a la adaptación del tornillo a los segmentos graduados utilizados. Los avances en la instrumentación también se reflejan en la medición del tiempo. El bello péndulo de Fardoil, que indica con horas desiguales la duración respectiva de los días y las noches según la fecha, se construye en 1710. Se trata de una obra maestra de los artesanos de la época, anterior a los mecanismos de precisión de finales del siglo XVIII. El inventario cada vez más exacto y preciso del espacio y del tiempo es el auténtico descubrimiento de las ciencias modernas.

Estas primeras mediciones abren la discusión sobre el valor del arco del Meridiano terrestre en distintas latitudes, sobre el achatamien-

[2] Véase la síntesis de P. Chaunu, *La civilisation de l'Europe classique*, París, 1966, cap. XII.

[3] Voltaire, *Le siècle de Louis XIV*, cap. 31, «des Sciences». Sobre la expedición de Richer, véase Ch. M. de La Condamine, *Voyage sur l'Amazone*, París, ed. por H. Minguet, 1981, p. 20.



Segmento graduado de Langlois. Colección Observatorio de París.

to de la tierra en los Polos y la forma real de la esfera terrestre. Las correcciones de las medidas son consecuencia de los avances de la instrumentación y a la inversa. Organizar, medir, comparar y corregir: la experimentación se generaliza por toda la superficie de la Tierra, y América ocupa su lugar. La ciencia se internacionaliza a través de la circulación y el intercambio de argumentos, de hipótesis, de experiencias y de resultados. Los especialistas de Holanda destacan en el pulido de lentes; los astrónomos y luego los marinos utilizan instrumentos italianos hacia 1660, y franceses e ingleses en las generaciones siguientes. En Londres, la firma Dollon, descendiente de hugonotes franceses emigrados, se dedica a la fabricación de instrumentos de precisión muy buscados durante todo el siglo XVIII. Los sabios discuten y se comunican por escrito en toda Europa; las páginas especializadas difunden los resultados de sus investigaciones. Así, el *Journal des Savants,* en lengua francesa, ofrece el 1 de marzo de 1677 las «nuevas observaciones de monsieur Cassini relativas a la esfera y al anillo de Saturno». La internacionalización de las ciencias y las técnicas no es un hecho nuevo, pero favorece el progreso a través del intercambio y la emulación. Para verificar las nuevas teorías emitidas se preparan experimentos científicos. En esta época se inician los viajes a América con fines científicos. En 1671, el astrónomo francés Richer ofrece un ejemplo significativo: regresa de Cayena, en Guayana, con el descubrimiento de que el péndulo de segundos tiene una longitud que varía con la latitud. De un hecho a otro a través del concepto: el resultado de estas observaciones conduce a Newton y a Huyghens a considerar este hecho como la prueba de que el globo terrestre está achatado por los polos. Las discusiones de los especialistas que se derivan llevan más adelante a La Condamine y a sus compañeros a repetir las mediciones para una verificación experimental de la hipótesis. A partir de la generación clasicista, la investigación científica se convierte en un valor primordial, digno de que el Estado le dedique sus cuidados, su apoyo y algunos recursos o, al menos, algunos privilegios.

Los conocimientos sobre América en la Europa del siglo XVII vienen acompañados por un interés hacia lo exótico que se extiende a través de las fronteras. Los navegantes que atraviesan el océano o los viajeros que exploran las tierras trabajan en el fondo para toda Europa. Las fuentes francesas no son las únicas encargadas de la difusión en Francia de los conocimientos sobre América. Así, Holanda, eje del co-



Péndulo de Fardoil. Colección Observatorio de París.

mercio con Ultramar, influye sobre todos los países de Europa que comercian con ella. Holanda ocupa un lugar privilegiado en el movimiento científico de mediados del siglo XVII. El descubrimiento francés de América está en deuda con los holandeses. La Universidad de Leyde es un centro en el conocimiento de los países tropicales. Maurice de Nassau, conquistador de Brasil, mandó realizar con fines científicos pinturas sobre la Naturaleza, la fauna, la flora y los indígenas de este país. Se las ofreció a Luis XIV, y sirvieron de modelo para los tapices de Gobelins, medio siglo después. De esta forma, las pinturas realistas de los holandeses se adaptan a los tapices barrocos, y pasan finalmente a la visión amable de *Las Indias galantes* de Rameau [4].

Éste es uno de los medios de transmisión a través del cual llega a todos una América que impregnará cada vez más la vida cotidiana, las modas y los sueños de los europeos que la descubrieron. Para estos europeos, América es sobre todo, los americanos.

Fisonomía del indio y la concepción de la Naturaleza en la Francia del siglo XVII

La vegetación de América se introduce progresivamente en Europa. Algunas plantas tienen propiedades curativas. También los indios recibían a veces a los blancos como sanadores. Así lo demuestra la odisea de Cabeza de Vaca o la llegada de Cartier a Hochelaga en el siglo XVI. ¿Cómo se presentan los indios a los europeos del siglo XVII? Con frecuencia las imágenes tienen más éxito e influencia que los textos. Ronsard, en el siglo XVI, veía a los tupí-imbas en una Edad de Oro. Los ilustradores de la época contribuyeron, más que la lectura de Thévet, a la difusión de esta imagen. Durante los 10 últimos años del siglo XVI, las reediciones de los hermanos de Bry se repiten y se difunden en el siglo XVII. Una de las fuentes de estos editores fue el *Codex mexicain;* los indios de Brasil o La Florida se representan con frecuencia sin tener en cuenta la realidad, como si fueran los mexica-

[4] Cfr. *Le petit journal des grandes expositions,* antología de los Museos Nacionales y Catálogo de la Exposición, L'Amérique vue par l'Europe, Grand Palais de Paris, septiembre 1976-enero 1977.

nos que encontraron los contemporáneos de Cortés. Esto no significa forzosamente que estos indios se idealizasen en sus costumbres caníbales o las escenas de la vida cotidiana. Pero los hermanos de Bry son protestantes, y su intención no es tanto demostrar la nobleza de los americanos como difundir la *leyenda negra* contra los españoles, comúnmente admitida y propagada en el siglo XVII y durante la Ilustración en una Francia casi permanentemente enemistada con España. El filibustero Exmelin, también protestante, al describir a mediados del siglo XVII las costumbres de los indios del cabo de Gracia de Dios, en Honduras, no duda en sugerir que «aunque estos pueblos hayan sacrificado algunos hombres a sus supersticiones, ¿no los han sacrificado también los españoles a sus intereses?». En consecuencia, las simpatías se inclinan hacia los «salvajes» a pesar —o, a veces por esa razón— de sus costumbres fuera de lo común, reprobadas por la moral en Europa [5].

Los misioneros también colaborarán en redondear la imagen de lo que luego sería, con ayuda del entusiasmo literario, el «buen salvaje»: los indios no son siempre buenos, pues su naturaleza humana está corrompida por la carencia de gracia divina, pero al menos esta naturaleza es lo que es, mientras que los cristianos no tienen perdón por sus pecados, pues ellos han gozado de la Revelación. De este modo, el salvaje se opone al civilizado perverso. A comienzos del siglo XVIII, el padre Lafitau, jesuita, tras hablar de las torturas inventadas por los pieles rojas, no duda en añadir que «cuando los franceses y los ingleses viven entre los salvajes, copian tan bien todo lo que de malo hay en sus costumbres, sin coger lo bueno, que son aún peores que ellos» [6]. En 1694, 30 años antes, otro misionero entre los hurones esbozaba con satisfacción el retrato del «buen salvaje» asegurando que

> podemos ver en los salvajes los admirables vestigios de la naturaleza humana, que en los pueblos civilizados está completamente corrompida [...]. La vida se desarrolla de forma más armoniosa entre ellos que entre nosotros.

[5] *Journal de bord du chirurgien Exmelin*, ed. *op. cit.*, pp. 319-327.

[6] J. F. Lafitau, *Moeurs des sauvages américains*, 2 vols., La Découverte, París, 1983, *op. cit.*, tomo II, p. 98. Las citas de las páginas siguientes proceden del mismo tomo, pp. 33 y ss., p. 44 y p. 52.

Entre 1694 y 1728 nos encontramos en plena «crisis de la conciencia europea», estudiada por Paul Hazard [7]. Por tanto, la imagen del indio que se difunde en el siglo XVII es a la vez ambivalente y más rica que en el pasado.

Los indios descubiertos en el siglo XVII son sobre todo de América del Norte. Desde los primeros encuentros en el siglo anterior se va adquiriendo un mejor conocimiento de la diversidad de costumbres, usos, tribus y lenguas que se extienden de sur a norte de América. Ahora ya no es de los tupí-imbas, sino de los iroqueses de los que se sienten o se creen cercanos los contemporáneos de Luis XII y Luis XIV. Son imágenes contradictorias, pues por una parte se tienen presentes las crueldades popularizadas en las ediciones o los grabados que representan escenas de canibalismo y los suplicios de los misioneros; esta crueldad puede también ser motivo de fascinación, como las condenas de Exmelin hacen atractivas las alusiones a la lascivia de los salvajes. Pero al mismo tiempo, y en contraste con los abusos de los civilizados, entre los españoles del siglo XVI y los franceses e ingleses del XVII, se difunde una imagen positiva de los indígenas, debida sobre todo a los misioneros, que al mismo tiempo son los observadores más atentos y los primeros etnólogos. La imagen es positiva porque estos indios son capaces de recibir los dogmas verdaderos a través de la predicación, y ya hemos visto la fuerza del móvil religioso en la Francia de mediados de este siglo. Imagen positiva, porque también, como consecuencia de ser hombres son por naturaleza *naturales* y, sobre todo, se adaptan bien, mejor que los civilizados, a las condiciones de su entorno, de la Naturaleza que reina en América.

De nuevo el padre Lafitau parte para Canadá a finales del reinado de Luis XIV. Durante la Regencia regresa con sus primeros escritos. Es uno de los autores franceses más editados, menos en Francia que fuera y más en Inglaterra. Por tanto, es sin duda el autor sobre estas tierras más leido durante el siglo XVIII. Lafitau destaca la importancia de los lagos y los ríos en América, y subraya que «los ríos de Europa son riachuelos, comparados con los del Nuevo Mundo». Los salvajes viajan sin miedo por el agua, bien en canoas de piel, como los esquimales

[7] Sobre este tema ver la introducción a Lafitau, *op. cit.*, por E. H. Lemay. Para lo siguiente, véase P. Hazard, *La crise de la conscience européenne*, París, 1935.

que describe siguiendo a Jolliet, bien en balsas, como los indios de Perú, descritos en 1714 por el padre Feuillée, bien en piraguas como los caribes, o bien, por último, en canoas de corteza. Las piraguas no sirven en Canadá «a causa de sus muchos saltos y cataratas. Las canoas de corteza, por el contrario, son muy adecuadas para los grandes viajes». Su ligereza permite su transporte por tierra, «las canoas de corteza de abedul son la obra maestra de los artesanos salvajes. No hay nada tan bello y admirable como estos frágiles instrumentos, con los que, sin embargo, se pueden transportar pesos enormes». Las canoas pueden ser de dos, cuatro, o incluso diez plazas: «la corteza que sirve de fondo apenas tiene más grosor que uno o dos escudos». Su sólida y delicada construcción se describe con gran precisión. Estas canoas son, evidentemente, frágiles, y los huecos deben taponarse «con goma de alerce» o de árboles resinosos. Estas embarcaciones vuelcan con facilidad, apenas se pueden utilizar con velas, lo que hace difícil la travesía por los lagos, en los que no se aventuran a no ser costeando. En las cataratas tienen que transportar la embarcación a hombros. Con cierta habilidad, en los saltos se puede avanzar gracias a la corriente. «Los que no están acostumbrados a este tipo de navegación tiemblan con sólo pensar que se pueda uno aventurar por lugares tan peligrosos a merced de una simple corteza de árbol». Se pueden adaptar unas correas para transportar la embarcación a hombros, y unas tablas para transformarlas en trineos durante el invierno. Por último, los salvajes utilizan raquetas para caminar por la nieve. Éstos se orientan muy bien en sus rutas y «tienen algunos conocimientos de astronomía, que utilizan para medir el tiempo y dirigir sus viajes». De este modo, la aculturación, necesaria para la evangelización, también beneficia a los europeos, que se adaptan gracias a los salvajes a la Naturaleza de América. A partir de las relaciones de los hermanos del padre Lafitau en el siglo XVIII, los franceses difunden por Europa una imagen favorable de los indígenas de América. Esta imagen favorable se ve reforzada por algunos de los rasgos fundamentales del clasicismo de la época. Quien dice clásico, dice creencia o búsqueda de lo universal, por tanto de constantes válidas para todos los hombres de cualquier tiempo y lugar. Por eso, en los escritos de los humanistas que estudian a los indios, el análisis se acompaña, naturalmente, con ejemplos extraidos de las lecturas de autores griegos y latinos. Los indios, al igual que los personajes de Corneille, se hacen contemporáneos de Plutarco. En Lafitau, las ano-

taciones etnográficas defienden una antropología comparada, que tiende a establecer un sustrato común en la Humanidad. Resulta lógico, por tanto, que en la etapa clasicista, en la Francia de Luis XIV, se desarrolle el estudio de las «lenguas orientales» o indígenas. Los lingüistas de aquel momento, y sus sucesores hasta el siglo XIX, muestran con frecuencia su obsesión por encontrar las huellas y raíces de una lengua original, anterior a Babel o anterior al diluvio universal, cercana, por supuesto, al hebreo. Por tanto, los eruditos y los sabios comparan estas lenguas indias con las antiguas lenguas conocidas. Se establece la noción de historia universal, aún por hacer, y que englobaría a todos los pueblos, entre ellos a los antiguos, conocidos a través de los textos, y a los del Nuevo Mundo, descubiertos por la experiencia de los hombres modernos.

Un poco más allá y, gracias a los indios, el derecho natural podrá situarse frente al derecho divino. Se trata de una revisión de los fundamentos de la sociedad de aquel tiempo. Mucho antes que Rousseau, la generación crítica de finales del siglo XVII hablará de derecho natural y contrato social. El descubrimiento provoca una revisión de Europa en sí misma.

En el orden natural no parece haber, según sus observaciones, un orden político. La utopía de los filósofos de la Ilustración sobre Tahití se encuentra ya entre los primeros observadores, demasiado precipitados, de los clanes indios durante el descubrimiento. Exmelin, en el siglo XVII, afirma que «se gobiernan casi como una república, pues no tienen rey», aunque sí los nombran con ocasión de un combate. ¿Estado natural sin contrato social? El indio de Canadá será un modelo para la humanidad, y los pintores lo utilizarán como ejemplo de amor paternal cuando llora la pérdida de su hijo. Al final del reinado de Luis XIV, Lahontan toma una decisión arriesgada que no se atrevieron a adoptar los misioneros, con frecuencia víctimas o mártires de los indios.

Aunque con distintos matices [8], las conclusiones de Atkinson y de Hazard se complementan. Para el primero, América se propaga y llega a todos los rincones de Europa un siglo largo después de su descubri-

[8] Véase en *Études d'Histoire Européenne*, Angers, 1990, la contribución de J. de Viguerie, «Quelques réflexions critiques à propos de l'ouvrege de Paul Hazard», pp. 37-53.

miento. En efecto, el siglo XVI era una época de fascinación por Oriente y de poco interés por América como tal, apéndice o sustituto del Extremo Oriente tan ansiado. Será en el siglo XVIII cuando América alcance para las naciones europeas su verdadera dimensión geográfica, su propia fuerza, su interés económico, político y etnográfico. Será entonces cuando se propaguen, sobre todo en Inglaterra y Francia, los relatos de viajes. Las fuentes serán las relaciones y relatos de los marinos, bastante pobres y pragmáticos, descriptivos y sin puntos de vista personales, o bien los escritos edificantes y pintorescos de los misioneros. Todos colaboran en el mantenimiento del interés del público. Según Hazard, el interés por lo exótico es uno de los elementos esenciales de la «crisis de la conciencia europea», de la revisión ya perceptible en torno a la crisis de 1650, más clara aún en 1680-1710. A través del relativismo, de la crítica, de la comparación, las verdades anteriores no basadas en la razón pensante se vuelven a revisar, puesto que esta razón se defiende entre los clasicistas como el valor más importante. Será hacia 1700 cuando la «nueva filosofía» de Descartes, muerto medio siglo antes, triunfará en los colegios. Paradójicamente, fueron los protestantes y los jesuitas los que contribuyeron a alimentar el deísmo, que se afianza con la preeminencia de lo racional y del derecho natural. La Naturaleza se deifica enseguida por la necesidad de aquellos que niegan el orden sobrenatural o, al menos, deciden apartarlo. Es ésta una consecuencia que no podía prever el fervor misionero cuando alentaba las nuevas humanidades. Aunque la «crisis de la conciencia» todavía no es la mala conciencia europea, pues la leyenda negra se atribuye a otros, a los españoles, por ejemplo, aunque esta crisis no siempre es la crítica sistemática de Europa y de sus instituciones a través del buen salvaje o del inocente hurón, al menos el exotismo supone una revisión, una relativización. Al igual que Montaigne en el siglo anterior, Exmelin lo pone de relieve a mediados del siglo XVII:

> Nosotros, los franceses, nos asombramos al ver conductas muy diferentes a las nuestras. ¿Qué diríamos entonces de las de otras naciones, que lo son bastante más? Por ejemplo, nosotros bebemos agua fría y los japoneses la beben caliente [...]. Así, los indios tienen costumbres diferentes a las nuestras, pero no por ello deben parecernos absurdas.

Medio siglo después serán nuestras costumbres las que parezcan ridículas al filósofo. Hazard ha señalado con acierto que «viajar es dudar». El interés por lo lejano camina a la par con la revisión crítica que comienza en 1690. El descubrimiento o el redescubrimiento realizado entonces de América o las Américas revela una nueva visión sobre lo relativo y lo universal.

Los productos, las modas y los sueños: difusión de América en la vida cotidiana

Mucho más que en el siglo XVI, en el que era excepcional y quizá poco apreciada por ella misma, América impregnará en la época de Luis XIV no sólo las formas del pensamiento, sino también las costumbres. Gracias a los viajes oceánicos y a la exploración del Nuevo Mundo, la dimensión mental y práctica del descubrimiento se amplía para los europeos.

Los productos naturales de la fauna y la flora americanas se introducen en Europa. En el siglo XVI, todavía eran excepcionales y, por tanto, despertaban un sentimiento de extrañeza. En el siglo XVII se hacen corrientes y se cultivan.

Ciertamente, los guacamayos, los ateles, los tatús, las iguanas o los tucanes siguen siendo algo excepcional, salvo los dos primeros, pues las cortes del Renacimiento hacen un cierto consumo de papagayos y de monos. Pero el espíritu clasificador de las nacientes ciencias naturales va a conducir lo excepcional a categorías definidas. Buffon nace al final del reinado de Luis XIV, etapa que se enlaza con el siglo XVIII. Algunos elementos de este nuevo bestiario se aclimatan al campo francés: las *poules dindes* o pavos ya no son «algo extraordinario» en nuestras latitudes.

Los intercambios de plantas serán fundamentales. Lo primero fueron los remedios para el cuerpo, desde la tuya al ginseng. En 1535, Jacques Cartier lleva a Francia la planta que ha curado el escorbuto a sus compañeros. Esta tuya se cultivará en el Jardín Real de Fontainebleau. En Rocamadour, en el año 1970, se veían minúsculas tuyas agarradas a los acantilados, y sabemos que Cartier peregrinó a este santua-

rio del Quercy [9]. En cuanto al ginseng, medicina de los iroqueses, es el tema central de la primera publicación del padre Lafitau sobre el Canadá, en 1718. En efecto, el jesuita pretendía comprobar una hipótesis planteada por uno de sus hermanos de orden, el padre Jartoux, misionero en China. En 1709, Jartoux había descubierto esta planta en Tartaria; observó cómo la utilizaban los chinos y publicó en 1713 que si esta planta existiese en algún otro lugar del mundo, tendría que ser en Canadá, «cuyos bosques y montañas se asemejan mucho a éstos» [10].

Por tanto, entre el siglo XVI y el XVIII, las plantas de América son medicinales. El arce también tiene propiedades curiosas. En 1664, Pierre Boucher lo describe en un libro de botánica práctica como la de los agricultores y colonos. La labor de los marinos y sus naves es esencial. Son los intermediarios imprescindibles en el transporte y la conservación de plantas útiles. Sin embargo, no todas son medicinales, pues también transforman progresivamente el paisaje europeo y francés.

Los descubrimientos realizados en América son esenciales para los huertos y los jardines de recreo, e incluso para los países mediterráneos. Las chumberas y las pitas se introducen por todo el Mediterráneo. Las capuchinas, las petunias, las dalias, los claveles de Indias y los girasoles se cultivan en los jardines, donde aportan su variedad y riqueza a la arquitectura vegetal de los parques a partir de la época moderna.

Plantas y cereales, conocidos desde el descubrimiento, se cultivarán progresivamente en toda Europa, lo cual favorecerá la evolución agrícola al diversificarse los medios para la alimentación, en primer lugar los del ganado, con las patatas, y más tarde los del hombre, con el maíz, el tomate y el tabaco, que se cultiva en el suroeste de Francia. Sin duda hubo que vencer las costumbre y la rutina de los campesinos para poder aclimatar estos cultivos «insólitos», los cuales pueden eludir el diezmo de la Iglesia. La patata no consigue triunfar en Francia hasta finales del siglo XVIII, pero el tabaco no esperó tanto para cambiar los hábitos. Las pipas, semejantes a las de los indios americanos, y las ta-

[9] Seguimos aquí *Rochefort et la mer, 5 Grands voyages de découvertes XVII-XIX s.* Este hecho se cita en la contribución de R. Litalien sobre «Les botanistes français en Nouvelle-France», pp. 9-21.

[10] Lafitau, *op. cit.*, tomo I, p. 6.

baqueras para el rapé se convierten en objetos cotidianos, a veces indispensables, primero entre los marinos, luego entre los cortesanos.

Los tomates y las judías rompen positivamente la monotonía en la alimentación. El tupinambo, sin duda menos exquisito, descubierto por Champlain, se introduce en Francia gracias a Lescarbot. En 1612, el padre Segard [11] lo describe, y en lugar de adoptar el nombre de «Canadá», se le da el de una tribu brasileña que los franceses conocían desde un siglo antes.

Las propiedades de la quina, de la coca o del caucho se conocerán mejor en Francia durante el siglo XVIII, sobre todo gracias a los viajes de La Condamine. Estos intercambios y migraciones de plantas son esenciales en la evolución de la economía y de la civilización. América no sólo da, también recibe. En el año 1720, el café se introduce allí a través de la Guayana francesa.

En el siglo XVII se extiende la piña, la vainilla y el chocolate, primeramente productos de moda y refinamiento; más adelante, de consumo corriente, con la evolución de los gustos y de la cocina. Las modas propias de la aristocracia de finales del reinado de Luis XIV y durante la regencia son imitados por la burguesía. Al extenderse, el consumo del chocolate influye en la vida y costumbres, como en el caso del tabaco.

Esta alimentación y sus hábitos, tomar rapé, fumar o servir chocolate, se introducen tras el descubrimiento de América y se reflejarán en las ilustraciones artísticas y en la decoración de la vida cotidiana: jardines, temas decorativos, productos artesanales, mobiliario. Todo ello transformará e impregnará la vida cotidiana. América es una presencia, con frecuencia exótica, que se convertirá en familiar durante el reinado de Luis XIV.

La enumeración de los productos difundidos gracias al descubrimiento quedarían incompletos si nos olvidásemos del papel de los metales preciosos extraidos de las minas de América o de las pieles, que en Europa encuentran un magnífico mercado.

La ornamentación con temas de América decora la vida cotidiana. Ya hemos visto cómo se incorporan a las tapicerías las observaciones de los pintores flamencos en Brasil. En las catedrales aparecen estatuas

[11] *Rochefort et la mer*, Litalien, *op. cit.*, p. 14.

y esculturas de plata, como las de Nápoles en 1692, que ofrecen a los fieles de finales de siglo XVII alegorías sobre la evangelización del mundo. Los motivos americanos se representan en los frontispicios de las obras literarias y en los grabados que tienen como fin la exaltación del poder del rey. Relojes de péndulo, fuentes, aguamaniles y saleros de plata, el metal de las nuevas Indias, representan a los indios y las figuras del Nuevo Mundo. En las volutas, ornamentos y dorados de finales del reinado de Luis XIV y de la regencia aparece con frecuencia un indio con plumas como figura central. Estos motivos americanos se consideran elegantes a comienzos del siglo XVIII [12]. Exotismo, arte e interés científico caminan parejos. La generalización de los temas en la decoración cotidiana o la presencia de hurones en Francia va acompañada del interés científico de los coleccionistas ricos e ilustrados, que crean las bien surtidas bibliotecas de los «gabinetes de curiosidades».

Incluso la música, que ocupa un lugar importante en la vida de la corte y en la vida social, difunde en Francia la moda de América. El propio Luis XIII es músico, y en el ballet real de 1636, en el que participa personalmente, se reúnen representantes de todos los países del mundo, entre los que se encuentran por vez primera algunos americanos, con sus armas, plumas, papagayos e instrumentos musicales. Aunque Luis XIV no es músico, es un buen bailarín. Los personajes con apariencia americana reaparecen en numerosos ballets durante este periodo, y se pueden ver vestidos con trajes extravagantes en el patio del Louvre, en el Gran Carrusel de 1662. La América musical se afirma y se adapta a los gustos del público, al menos hasta la célebre ópera de Rameau en 1735.

Como podemos ver, la civilización clasicista está más influenciada por las modas y los productos de América que el Renacimiento. América no penetra en Europa exclusivamente ni tampoco de manera principal a través de Francia. Pero Francia en la época de Luis XIV es una potencia dominante, y la civilización, las artes, los modelos de la potencia que marca la pauta se propagan, gracias a su influencia, por imitación o emulación, al centro y norte de Europa primero, y más tarde, en el siglo XVIII, a los países mediterráneos. La difusión de las ideas, de los gustos y de los sueños se realiza a través de la lengua. El

[12] Cfr. *Expositions*, citado *supra*, n.° 4.

francés sustituye ahora al italiano como lengua de civilización, y en Europa se hablará sobre la universalidad de la lengua francesa en tiempos de Voltaire. En la aclimatación y expansión de América en la Europa del siglo XVII, la literatura y los textos en lengua francesa tienen mayor alcance que los descubrimientos realizados por los franceses. América penetra en Francia a través de otros europeos, holandeses, ingleses y españoles; pero será a través de las modas y los textos franceses cómo América influya en la civilización europea de aquel tiempo. Las modas están por encima de las fronteras. Ya hemos dicho que el padre Lafitau era más leido en Inglaterra que en Francia; igualmente, los franceses se inspirarán en los relatos de viajes o en las novelas inglesas como el *Robinson* de Daniel de Defoe. La literatura americana, por lo general traducida, tendrá mucho éxito durante la Ilustración en Francia.

Desde Hakluyt y el siglo XVI, los ingleses cotejan los relatos de viajes, los documentos y los testimonios, de los franceses entre otros, sobre América. Su meta es quizá científica, pero también política y comercial. Durante los siglos XVII y XVIII los ingleses muestran su capacidad en este campo. Así pues, en los intercambios europeos con América, Francia desempeñará durante el reinado de Luis XIV y en el periodo siguiente un papel de primera potencia, por tanto también cultural, que sobrepasa ampliamente la relativa estrechez de sus vínculos directos con el nuevo continente.

Señalemos, para terminar, hasta qué punto el concepto de Naturaleza universal, tal y como se revela en las Américas, marca la evolución intelectual de la etapa que se inicia, la de la Ilustración.

Las ciencias de la Naturaleza son una de las claves de esta época [13]. La revolución científica de la etapa clasicista ha demostrado que el lenguaje de la Naturaleza ya no se descifra sólo en la revelación divina, sino que se transcribe en una versión matemática donde lo racional adquiere una autonomía propia. Descartes se prolonga a través de Malebranche y Spinoza. El primero ofrece una explicación racional a los fenómenos de la naturaleza, gracias a las leyes que el mismo Dios garantiza. El milagro es sólo una infracción para la razón pensante. En consecuencia, el «relojero divino» no está muy alejado

[13] En *Rochefort et la mer, 5,* contribución de Ph. Bonnhichon, «Naturalistes français...», pp. 23-52.

de aquellos que lo sustituyen por la divina Providencia. El oratoriano, deseoso de subrayar la trascendencia de Dios, desemboca en una paradoja: al pretender introducir la necesidad de la razón para regular cualquier verdad sobre un modelo matemático, parece encerrar al propio Dios en un determinismo del que se servirán los futuros ateístas. En cuanto a Spinoza, será a través del monismo, más que a través del idealismo, como prolongue la intuición cartesiana. Su firme racionalismo es inmanente, *Deus sive natura.* Sólo existe el todo bajo diferentes modos: la *natura naturans* y la *natura naturata* triunfa como panteísmo manifiesto o naturalismo difuso. La parte, que sólo se entiende en comparación con las demás y por referencia al todo, la imperfección de los detalles, se diluye ante la grandeza del conjunto. El conocimiento positivo se legitima; sin duda es el único legítimo. El camino que se deduce es el de una ciencia totalizadora. La religión de la necesidad sustituye a los avatares de una revelación personal. La necesidad de la razón es el hilo conductor que lleva desde el clasicismo universalizador al positivismo de la Enciclopedia. La necesidad de las leyes se impone entre los contemporáneos de Luis XIV, en la generación de la «crisis de la conciencia europea». La teoría de los climas, con las determinaciones, incluso los determinismos que engendra, aparece antes de Montesquieu y *El espíritu de las leyes* en Fénelon, Huet y el abate Dubos, hombres de Iglesia, y en Fontenelle, el filósofo profano sobrino de Corneille. ¿Dónde se sitúa América? América ocupa un lugar fundamental en la geografía. Ahora bien, esta geografía, que se enorgullece de conocer mucho mejor gracias a los descubrimientos, ejerce su autoridad a través de las leyes de la Naturaleza hasta en la política y en la moral, en el devenir de los hombres en la sociedad. Ejerce su autoridad, sin duda no es la única, en un campo indeterminado. Pero influye en las evoluciones que el hombre de estudio pueda discernir, ayudado por las leyes que le proporciona el análisis.

Conocer para actuar con eficacia. La revolución intelectual encierra la promesa de la revolución técnica. Desde su descubrimiento, América adquiere para los europeos la dimensión del devenir, de una promesa, de un futuro en el que lo soñado alcanza la esperanza del poder: en el pasado fue para la riqueza, en el futuro será para el dominio del espacio a través de la innovación tecnológica. Hasta entonces, a partir de 1720, el mito de Luisiana revive en Francia la fiebre de la especulación, en la que las esperanzas materiales intentan alcanzar el

sueño de la mente, el anhelo de la felicidad, más aún que el del conocimiento.

Capítulo V

ESTRATEGIA MARÍTIMA EN TIEMPOS DE LUIS XIV: EL LUGAR DEL NUEVO MUNDO

Durante el largo reinado de Luis XIV (1643-1715), los franceses continuarán y profundizarán en el estudio de los espacios norteamericanos. La Iglesia y el Estado, más que los círculos mercantiles, bastante reacios como ya hemos visto, apoyarán esta expansión a través de la navegación marítima o fluvial como medios fundamentales. ¿Responde esto a un proyecto estratégico? ¿Existe en Francia una voluntad imperial de conquista de los mares y del Nuevo Mundo? ¿Cuáles son los límites o el verdadero carácter de la empresa?

El mar y América: su interés y límites para Luis XIV

América se hace autónoma. Su estudio y descubrimiento se justifican por ella misma. Sin embargo, desde la perspectiva francesa, sigue considerándose algo secundario. Encontramos una vez más la ambigüedad de la expansión francesa en Ultramar. Los verdaderos intereses de Francia siguen estando en las cercanías de su territorio nacional, y los franceses que salen de su territorio nunca llegarán a ser numerosos. Cuando el Estado se ve en la necesidad de elegir, lo lejano queda en segundo plano. Ya lo hemos visto en el siglo XVI y lo volveremos a ver en el siglo XVIII. Las palabras de Choiseul medio siglo después del tratado de Utrecht revelan las opciones del poder en Francia. El ministro, al rechazar el envío de ayuda a Canadá argüía que cuando el fuego está en casa, no puede uno ocuparse de las caballerizas. El argumento no es nuevo, pero sí lo es, pues el francés suele ser cortés, el desplante que se atribuye a Bougainville como respuesta: «Sin duda, monseñor,

no podrá decirse que habláis como un caballo». Choiseul era un hombre indulgente y no le guardó rencor al oficial, pero tampoco cedió. ¿Qué otra cosa podía hacer en 1763, cuando ya Luis XIV había tenido que abandonar Arcadia en 1713 para conseguir un arreglo favorable en Europa?

En la primera mitad del siglo XVII, Richelieu tenía en mente proyectos estratégicos claros y coherentes para llegar a ser una potencia marítima. Aprovechó todas las oportunidades que tuvo para llevarlos adelante, pero los medios le fallaron en muchas ocasiones. La marina decae tras su muerte, inmersa en desórdenes civiles. Aun así, en el entorno de Mazarino nunca se llega a perder del todo el interés por las colonias, sobre todo por las Antillas, en los asuntos que puedan ser provechosos.

En 1660, Francia está en una posición de fuerza. Los tratados han sido ventajosos para ella. Es el Estado más grande, el más uniforme y el más poblado de Europa, donde ningún otro Estado es lo bastante fuerte como para oponérsele. El más poblado significa que su rey es potencialmente el más rico en hombres que pueden ser reclutados para la guerra y el más rico en dinero para llevarla a cabo mediante los impuestos. La eficacia estará en proporción a la organización que pueda llevarse a cabo. Francia es capaz de hacerlo todo, incluida la guerra a los demás, incluso a todos ellos. Y, como siempre, el que gana la guerra es el que puede resistirla durante más tiempo, y además puede luchar cuando y donde quiera o los demás no puedan hacerlo.

Expansión y guerra son formas de expresar el poder, son formas de pasar a los hechos. Para Luis XIV y para los que le sirven, sus ministros, es evidente que el poder también debe ejercerse en la mar, ya que allí pueden prosperar sus rivales, competidores y adversarios de España, Holanda e Inglaterra, las tres potencias juntas o de forma sucesiva. El problema geoestratégico para Francia reside en que a la larga la guerra es difícil de sostener por tierra y por mar. Las necesidades decidirán las opciones, el principal esfuerzo. La primera parte del periodo es más expansiva y la segunda más defensiva.

En un primer momento, desde 1660 hasta el cambio en torno a 1680, el alcance del poder marítimo francés es claro. Ya hemos aludido a las cifras y los datos técnicos. Esta flota se convierte en la primera de su tiempo en cuanto a organización, incluso en capacidad de ma-

niobra en combate. Las repercusiones de este desarrollo marítimo en América es lo que nos interesa.

Colbert tiene a su favor su tenacidad e interés, y el apoyo de un soberano que conoce el precio y el peso de los esfuerzos necesarios para conseguir la gloria; la gloria es la influencia del poder que implica, por el deber y el honor, la responsabilidad otorgada por Dios en la tarea propia. Colbert convence fácilmente a Luis XIV de la importancia del factor marítimo. Este desarrollo, en el que todas las partes están íntimamente ligadas, es necesario, pero también deben señalarse sus límites.

La actividad de la Francia marítima seguirá siendo secundaria. Es el interior, la Francia continental, la que tiene mayor peso. El esfuerzo en favor del desarrollo de las colonias de América, de las Antillas y en menor medida de Canadá, ya que éste tiene al fin y al cabo menos «interés», será también secundario. Este esfuerzo será una excepción aceptada en relación a un desarrollo que sigue autocentrado en las perspectivas económicas del momento.

El esfuerzo en materia de asentamientos es extraordinario, no en cuanto a las cifras, que no sobrepasan algunos miles, sino por la ruptura con los prejuicios generalizados sobre la supuesta despoblación del reino.

El esfuerzo se realiza en materia de finanzas y de organización comercial; sin embargo, ya hemos visto que las compañías de Colbert decaen muy pronto. Al delegar los derechos del poder público, el Estado quiere que otros se encarguen de actuar. El Estado regula, pero no fomenta seriamente el interés de los particulares. Tendrá entonces que apoyar directamente, por tanto de forma secundaria y moderada, las empresas de individuos que no siempre puede controlar.

Por último, el esfuerzo es importante y real en materia de desarrollo naval. Construir un barco supone crear un instrumento de proyección del poder en la lejanía. Supone reclutar marinos suficientemente formados, entrenados y el manejo de un barco y en la disciplina, reclutar oficiales que conozcan su trabajo; supone organizar el conjunto según los principios de una «máxima de orden», que canalice las energías al servicio del Estado; supone construir unidades que, por supuesto, sean estables en la mar, asegurar los medios financieros y técnicos necesarios, conseguir madera para la construcción y materias primas, utilizar al máximo los recursos del reino, formar carpinteros de ribera, de-

sarrollar fundiciones y fábricas de cordajes, crear arsenales y conseguir poder hasta lograr alcanzar a Holanda, en cuya escuela habrán tenido que aprender.

Subrayemos algunos de los avances propios de esta época, que anuncian las decisivas mejoras de la Ilustración. En el futuro, los grandes buques podrán mantenerse de forma estable en la mar, podrán maniobrar y alejarse por más tiempo de las costas, lo cual no se había logrado en las flotas de principios de siglo. Se llega a una organización racional mediante la utilización ordenada de las maderas para la construcción. La madera demasiado joven produce holguras, por tanto, habrá que evitar que la estructura de la nave se deteriore en pleno mar. La madera almacenada se utilizará por rotación. Los avances en el arte del calafateo se hacen necesarios por las permanencias en América, pues en mares cálidos, las tarazas carcomen muy pronto el casco. Ya vimos en los primeros tiempos del descubrimiento cómo hacían aguas por todas partes aquellos trastos o cómo se partían en pleno océano, como les sucedió a los compañeros de Villegaignon o de Ribault y Laudonnière al separarse de la colonia. En la segunda mitad del siglo XVII este tipo de accidentes tiende a desaparecer. Señalemos también la diversificación del velamen, los equilibrios necesarios entre la estabilidad del barco y la altura del centro de gravedad en los buques de varios puentes, la evolución de la técnica naval hacia el combate en línea a causa de la potencia de fuego, lo cual exige una maniobra colectiva y, por tanto, buena preparación y aprendizaje. Añadamos, por último, la formación teórica y práctica de los hombres, los avances en el arte de la navegación. No todo se consigue en tiempos de Colbert, pero las condiciones quedan ya señaladas, a menudo sólo en el aspecto de la regulación, que evolucionará aunque sin cambios radicales, a partir de la famosa ordenanza de 1689 hasta la Revolución.

Estas inversiones, esta organización, este desarrollo coordinado producen sin duda resultados secundarios, pero tangibles, en la Francia de Luis XIV. La fachada marítima cobra vida, poniente y levante se equilibran, se abre el canal de *Entre-Deux-Mers*, y el crecimiento naval, militar y comercial se ve apoyado por la tradicional actividad de la pesca. El puerto de Saint-Malo alcanza sus mejores días a finales del siglo XVIII. Ya hemos visto cómo los pescadores de Terranova disponen de un mercado tradicional en el Mediterráneo, donde descargan sus productos. De este modo, el descubrimiento de América se prolonga

hacia Oriente. Un cierto control en el Mediterráneo occidental y los tratados sellados por Luis XIV con los berberiscos permitirán a los marinos europeos introducir América a través de Les Échelles, en levante. La expansión marítima francesa ocupa un lugar en la creciente homogeneización de la coyuntura mundial.

Este lugar no es un monopolio, es una parte dentro de la competencia establecida frente a los marinos ibéricos y, más tarde, frente a los holandeses e ingleses a medida que avanza el siglo. Los almirantes holandeses consiguen en el Mediterráneo algunos de sus mayores éxitos en el combate. Este mar queda abierto a las naciones marítimas del noroeste. La Francia ribereña intentará modificar o invertir la tendencia sin lograr resultados definitivos. Al menos su presencia militar en el Mediterráneo garantiza al pabellón del rey un trato más favorable que en los tiempos en que Sully no dudaba en saludar primero al pabellón de Inglaterra.

Los grandes puertos se modernizan, se crean nuevos arsenales en el Mediterráneo, en Marsella, en Toulon y también en Sète. En el Atlántico, en Brest, El Havre, Lorient y Port-Louis. El desarrollo de Rochefort, emplazamiento paradójico, es más original: su situación, en el río y a más de 20 kilómetros de la desembocadura, le proporciona protección ante las incursiones extranjeras, y la industria del arsenal puede desarrollarse con el transporte por la corriente de las materias primas del interior. La ciudad, trazada como un damero, se crea en su totalidad. Se necesitará la ayuda de los técnicos holandeses para poder edificar en el fango, sobre estacas, como en Amsterdam. Las embarcaciones deberán llevarse a remolque hasta la salida del río Charente, pero al menos se cuenta con la seguridad y el espacio necesarios para establecer un complejo industrial integrado, en relación con las necesidades de la nueva marina. El principal obstáculo afecta sobre todo a los trabajadores, por la insalubridad de los pantanos.

Esta flota militar, a la altura de las mejores de su época, está integrada por valiosos hombre de mar. Sin embargo, «Colbert ha levantado una flota más administrativa que militar» [1]. El aspecto operativo

[1] Véase E. Taillemite, *L'histoire ignorée...*, p. 111. El mismo autor ofrece un análisis de la ordenanza de 1689 en «Chronique d'Histoire maritime», *Revue de la Commission française d'histoire maritime*, n.° 17, 1.er semestre, 1988.

queda subordinado al administrativo; al de la lucha, al de gestión, y en consecuencia, surgen problemas con los primeros tropiezos en las guerras de coalición contra Francia al final del reinado.

La derrota francesa de La Hougue venía escrita en la orden tajante de salida que recibe Tourville. Un hombre de honor obedece, como hará más tarde Villeneuve en Trafalgar. Pero conoce su oficio y no se engaña: enfrentado a fuerzas que le doblan y cogido entre la costa y el enemigo, no puede maniobrar. En suma, de lo que carece la marina francesa en tiempos de Luis XIV, y aún en los de Napoleón, es de un Estado Mayor, algo semejante al Almirantazgo con el que cuenta Inglaterra, un organismo técnico capaz de servir de transmisor entre el poder, que da las órdenes, y los que las ejecutan. Una orden de salida emitida por el gobierno de Versalles, sin un filtro técnico, sólo puede significar una cosa: el poder corre a sabiendas del riesgo de sacrificar sus fuerzas navales a imposiciones estratégicas superiores, lo cual puede justificarse, pero marca claramente los límites de la estrategia marítima propiamente dicha dentro de una concepción política de conjunto. La responsabilidad no puede recaer en el que ejecuta la orden. Luis XIV era consciente de ello, y aunque tenía poca experiencia en los asuntos del mar, al menos no se inhibió nunca de sus responsabilidades personales.

Francia realiza concesiones en América en los tratados de Utrecht

La pérdida de La Hougue tiene un aspecto discutible. La destrucción de 44 buques frente a 88 no es una sorpresa; pero la pérdida no es irremediable en esos momentos. Es una crisis para la flota militar, pero no una ruina total. El peso de los enemigos ha llegado a ser demasiado grande para compensarlo únicamente con las fuerzas francesas. El equilibrio estratégico en el mar exige alianzas con España en la guerra siguiente.

Lo principal para Francia se dirime entonces en Europa. Allí están las ventajas políticas y territoriales que deben conseguirse o consolidarse. Es cierto que también hay que estar presente en el resto del escenario mundial, puesto que también los enemigos están en él, e Inglaterra, por ejemplo, pretende conseguir allí sus propias ventajas.

Podemos apreciar ahora el papel de la marina y de las colonias, secundario pero esencial. En las colonias es donde los acontecimientos pueden traer un cambio, donde los acuerdos y las compensaciones influirán realmente o de forma prioritaria. A partir de entonces, la estrategia marítima de Francia consistirá en molestar a los demás, más que en conquistar. Molestar, por ejemplo, con los corsarios, que perturban las comunicaciones. La guerra del corso es quizás el arma de los débiles, pero los corsarios de Luis XIV, Bart y Trouin, disponen todavía de escuadras. No se tratará de dominar en el océano, ni de extender las conquistas a Ultramar, lo que provocaría la dispersión y, por tanto, el debilitamiento de las fuerzas. Sin embargo, la estrategia de entorpecer puede resultar eficaz y con un bajo costo, sin perjudicar en lo esencial a la metrópoli y con una activa política indígena en América.

El descubrimiento en América viene seguido de una reorganización de medios. Se trata más bien de un retroceso ante la posible expansión, casi de un abandono, como en Arcadia. Es preciso concentrar las fuerzas para defender lo que se pueda defender, sin más. La política marítima existe, pero el imperialismo se limita, de hecho, a teatros de operaciones secundarios. Se es consciente del interés del mar, pero su importancia se subordina a otras prioridades políticas. Ésta sería la posición de Francia en la última parte del reinado, durante el mandato de Pontchartrain. Saint-Simon le acusa de haber sido el verdugo de la marina, de haber halagado al rey y no querer importunarle con sus peticiones de créditos en momentos en que las necesidades estaban en las fronteras terrestres del reino. Es cierto que la disminución de las inversiones de mantenimiento, de las actividades, afecta de forma general a la marina en la primera mitad del siglo XVIII y explica la debilidad de Francia en su rivalidad con Inglaterra. Pero Pontchartrain también es consciente del interés por las colonias y de las limitaciones que surgen cuando las prioridades políticas no pueden congelarse. Como secretario de Estado en la marina, en octubre de 1714 despliega tras el abandono de Arcadia argumentos muy significativos de la mentalidad del momento y de los límites en las posibilidades de Francia en esta época. Con ello trata de convencer al responsable de la Hacienda pública de que un esfuerzo limitado sería deseable y posible. Es cierto que enviar a las familias a las colonias sería perjudicial para el Estado, al despoblar el reino. Entonces, habrá que enviar a «muchachos y jovencitas para que se casen allí»; los primeros, de cualquier forma ha-

brán podido disfrutar de una ventura, pues «en cualquier país del mundo se encuentran» franceses de espíritu aventurero. Ahora bien, sólo los de las colonias pueden ser «útiles al reino». En cuanto a las jovencitas, «esto no perjudicará al Estado», pues se enviarían a las que están en los hospicios, con lo que se limpiará el reino de gentes sin recursos. Pero los límites de esta emigración quedan claramente señalados si se comparan con los asentamientos de las colonias británicas: «No se podrán enviar al año más de 200 personas», pues es necesario pagar el viaje y proporcionarles gratis los medios de subsistencia. Si la agricultura en Francia se ve necesitada de brazos (siempre esta obsesión por una despoblación imaginaria), los soldados de las tropas licenciadas tras la paz podrán cubrir esta emigración; enviemos a América flamencos, preferentemente. Pontchartrain es consciente de que «la fuerza de los ingleses y de los holandeses proviene exclusivamente de las colonias que han establecido»: son una fuente de riqueza y la expatriación masiva de sus súbditos ha contribuido a ello. Los ingleses poblarán Arcadia, que Francia acaba de cederles. Intentemos imitarlos en el futuro, a fin de «fortalecer y establecer sólidamente nuestras colonias». ¿Puede este argumento convencer al responsable de la Hacienda? Pontchartrain señala entonces el objetivo francés y sus límites en una frase que recoge lo esencial:

> Si no actuamos de este modo, podemos encontrarnos con que estos pueblos nos expulsen al primer enfrentamiento de toda América septentrional, cuya posesión es absolutamente necesaria para el reino por la pesca del bacalao. Esta pesca es la que forma y mantiene a los marinos y es, por así decirlo, el principal motor del comercio del reino.

Podemos pensar que la importancia que se concede a la pesca es, a largo plazo, un error de perspectiva; sin embargo, para la política realista de acuerdo con la geografía económica del momento, para Luis XIV, no es un mal negocio ceder en Arcadia «fanegas de tierra nevada» a cambio del mantenimiento del derecho, por entonces secular, de sus súbditos a practicar la pesca en el banco de Terranova. El reparto es de momento equitativo, si se dejan a los competidores ingleses las pieles de la bahía de Hudson. Más tarde, en la lógica geoeconómica de Voltaire, muy consciente de las ventajas reales de un capitalista sagaz, una colonia agrícola de escasa población como Canadá tiene poco peso

frente a los intereses azucareros de las Antillas. Estos intereses son los que mantienen en gran medida la corte y los círculos de negocios franceses anteriores a la Revolución. Hay que juzgar en función de la realidad del momento. Sería un anacronismo juzgar el tratado de Utrecht como una derrota francesa. Se trata de una paz satisfactoria, ya que ambas partes, Luis XIV (¡quién lo hubiera dicho en 1709!) y sus adversarios, consiguen las metas esenciales de la guerra, ceden en lo accesorio, y los grandes intereses quedan a salvo. La noción de equilibrio europeo, incluso mundial, y de acuerdo entre las potencias queda establecido hasta el siglo XX sobre los principios y disposiciones que se adopten en aquel momento. Quedan hoy en día algunos testimonios de estos acuerdos en la presencia de los ingleses en Gibraltar, en la de los Borbones en Madrid, o la de los franceses en Saint-Pierre-et-Miquelon. Luis XIV y sus ministros construían la geopolítica de su tiempo manejando los recursos económicos de la época. Si la pesca ha perdido importancia, ya en el siglo XX, no se le puede hacer responsable a Colbert, como tampoco podemos reprocharle el haber ordenado plantar robles en el centro de Francia, sin saber que tres siglos después aquellos oquedales ya no servirían para construir flotas de guerra. El bacalao en el siglo XVII y el azúcar en el siglo XVIII son las realidades que cuentan, como sucederá con el carbón en el siglo XIX y el petróleo en el XX. Luis XIV hizo una política excelente para su tiempo. Su visión es, sin duda, centroeuropea, y concede un lugar accesorio, pero necesario, a América. Quizá se sintiera inclinado a considerar a América como una fuente de dispersión para sus adversarios, por tanto, de pérdida real de poder para ellos.

La cuestión es que Francia, marítima o continental, es la primera potencia de la época. Por encima de las alternancias militares de éxito o fracaso, su influencia es ante todo cultural e intelectual. Los contemporáneos son conscientes de ello y Voltaire así lo expresa. El espíritu clasicista aplica procedimientos matemáticos a lo real, cuantifica, cuenta, racionaliza, ordena. La «máxima de orden» se aplica primero a las operaciones mentales, y se manifiesta en la administración de hombres y cosas. Los reglamentos, las estadísticas, el análisis y las ordenanzas organizan una realidad cuyos elementos todavía no están estandarizados, pero poco a poco irán haciéndose intercambiables. Esta dimensión se impone tanto en el descubrimiento geográfico como en los demás ámbitos. Para convencer a los que toman las decisiones, los

descubridores tienen que utilizar argumentos económicos y estratégicos. Cavelier de La Salle sólo consigue las autorizaciones cuando disfraza la realidad con un lenguaje accesible al interés del ministro que hay que convencer.

Resulta paradójico aspirar a una organización rigurosa para los asuntos del mar, que es por definición imprevisible por los caprichos, el destino y la fortuna variable de los océanos. Sin embargo, la organización sistemática, con sus defectos a causa de la excesiva minuciosidad pero con su eficacia racional, será la mejor innovación del siglo, la fuente de los avances tecnológicos. Colbert no llevó siempre a la victoria a las escuadras que construyó para su rey; la organización tiene sus puntos débiles en el campo operativo, pero sus repercusiones intelectuales hacen de los descubrimientos marítimos en América un factor del auge de las ciencias y de la civilización.

Actuación en América a finales del reinado de Luis XIV

Durante la Guerra de Sucesión de España, toda Europa se une contra Francia y España. Ya hemos visto la derrota marítima de La Hougue en 1692, ahora veremos la de Vigo en 1702. Analicemos la situación general. La guerra de escuadras continúa. Los corsarios Jean Bart, Ducasse y Dugay-Trouin luchan con éxito contra los anglo-holandeses. La guerra de los convoyes se inclina a favor de Francia, a juzgar por las quejas inglesas. Los corsarios son, en principio, empresarios *privados* en una guerra *pública*, pero la participación del rey es muy superior a la de los accionistas en capital invertido y en marinos empleados y pagados.

América del Sur es un escenario importante en las últimas guerras de Luis XIV. Inglaterra lucha para conseguir el acceso a las colonias españolas. Francia también se interesa por ellas. Los viajes de los marinos de Saint-Malo al Pacífico rodeando América del Sur son frecuentes en esta época, y los corsarios consiguen buenos resultados. El mejor ejemplo es el del famoso ataque sorpresa de Duguay-Trouin a Río de Janeiro en 1711. Desbarata la flota inglesa, atraviesa al Atlántico, fuerza los pasos considerados inexpugnables de la bahía de Río y se apodera de la ciudad portuguesa de Brasil. Para los portugueses, aliados de los ingleses, la pérdida alcanzaba los 11 millones de libras. Los franceses

regresan con un buen botín y una descripción de la ciudad de Río de Janeiro que se publica en 1734 en las memorias del corsario. Ahora bien, 33 años después, los compañeros de Bougainville que viven en Río recogen casi al pie de la letra la descripción, que copian a veces con equivocaciones y a veces la mejoran con algunas aclaraciones, de la ciudad colonial, que apenas cambia a lo largo del siglo XVIII. Así, podemos comprobar que el voluntario Fesche [2], al hablar de las montañas que coronan la ciudad, dice que «el cañón, de trecho en trecho, ocupa el puerto», lo cual no tiene sentido. Duguay-Trouin escribe y publica «el frente», mucho más lógico. La semejanza gráfica entre las palabras francesas *port* y *front* nos hace pensar en un error de copia o de lectura del diario manuscrito de Fesche. De igual modo, Fesche habla del fuerte de Villegaignon como si se tratase en su origen de un lugar y no de una persona, señal evidente de que la empresa del caballero francés había sido totalmente olvidada por sus compatriotas dos siglo después. En cambio, donde la obra de Duguay-Trouin menciona el «fuerte Sainte-Théodoze», el voluntario de la *Boudeuse* lo escribe de manera más acertada, a pesar de las apariencias, en su forma masculina. El descubrimiento es una constante corrección en los pasos de los predecesores.

¿Qué sucede en América del Norte? Los franceses no son capaces de expulsar a los ingleses, pues la relación de fuerzas no lo permite. Los ingleses quizás sueñen con hacer lo mismo con los franceses, pero no lo lograrán hasta 1763. Hasta la paz de Ryswick, durante la guerra de la Liga de Augsburgo, las flotas inglesas que atacan Quebec son rechazadas, y la contraofensiva de los hermanos Le Moyne en la bahía de Hudson resulta muy eficaz, como ya hemos visto. Sucede igual en Arcadia, donde sólo se cuenta con un millar de colonos para un territorio equivalente a la mitad de Francia. Allí vemos cómo el barón de Abadie de Saint-Castin, nacido en 1652 en la región de Pau, se casa con la hija de un jefe abenaqui (esta es otra dimensión del descubrimiento) y anima a las tribus de su suegro a luchar contra los ingleses. Pero no renuncia, si llega el caso, a traficar con pieles de los comerciantes de Boston, con el consiguiente enfado de los comerciantes de Quebec.

[2] E. Taillemite, *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, 2 vols., París, 1977; cit. en tomo I, p. 36.

Arcadia es devuelta a Francia en 1698. No sucederá así en Utrecht, en 1713. A partir de entonces, Nueva Francia quedará reducida al valle del Saint-Laurent. En el intervalo, Bernard-Anselme, el hijo mestizo del barón de Saint-Castin, continúa la labor de su padre en Arcadia, donde Vaudreuil, gobernador de Quebec, le nombra comandante tras la caída de Port-Royal en 1710.

A falta, pues, de querer o poder eliminar a los ingleses, la estrategia francesa es en un primer momento de resistencia y de acoso, allí donde la ofensiva es posible, a fin de provocar la inseguridad en la bahía de Hudson o en Nueva Inglaterra.

A este objetivo se suma otro en la Guerra de Sucesión de España: competir con los ingleses en sus pretensiones de acceso al monopolio español. Por su parte, los ingleses no pueden admitir la influencia del rey de Francia en los establecimientos españoles cuyo comercio les interesa. Los franceses intentan entonces organizarse en los lugares donde pueden, en el oeste y en Luisiana. Esto apenas supondrá la creación de algunos fuertes y el establecimiento de vías y corrientes comerciales. Luis XIV está preparado cuando se produce el acuerdo final para realizar en América las transacciones precisas para obtener el reconocimiento por parte de Europa de los territorios que le interesan.

Así, los ingleses le reconocen en Utrecht las principales ventajas obtenidas por el reino de Francia en las guerras anteriores y la sucesión de un príncipe francés en España. Todo esto bien merece las concesiones hechas en América. Los franceses ceden los territorios en los que la presión inglesa es demasiado fuerte, eso permitirá centrarse en lo esencial: el pescado y los derechos adquiridos en Terranova; el trabajo de los marinos, gracias al cual se forman las clases de la marina real en la navegación de altura; y la colonización existente en torno al Saint-Laurent. La Luisiana ofrece un espacio limítrofe con las posesiones españolas, donde los franceses podrán intentar extenderse en el futuro y sorprender a los ingleses a su espalda, por la zona interior, los Grandes Lagos y el valle del Mississippi, ayudados por las alianzas con los indios. La América francesa desempeña un papel parecido al de los territorios italianos en Europa, pues a Luis XIV le interesa menos conquistarlos que poseer las bazas necesarias para negociar la firma de la paz. Italia y América ya no son lugares que atraen los sueños de poder como en tiempos del Renacimiento, sino teatro de operaciones secun-

darias, cuyo peso es muy importante, ya que las buenas transacciones llevan a una paz sólida.

De este modo, podemos comprender mejor por qué Luis XIV consideraba los primeros descubrimientos de Cavelier de La Salle inútiles y peligrosos, y por qué, a pesar de todo, permite cierta actividad de sus súbditos en Luisiana durante la Guerra de Sucesión de España.

Le Moyne d'Iberville despliega una gran actividad contra los ingleses en la bahía de Hudson, en Quebec y en Arcadia durante la guerra de la Liga de Augsburgo. En 1698 es enviado a Luisiana por Pontchartrain para que realice labores de colonización. Sale de Brest en octubre junto con uno de sus hermanos, Bienville, al mando de cuatro embarcaciones, dos de ellas las fragatas *Marin* y *Badine*. La travesía dura seis semanas, el tiempo habitual. El 4 de diciembre llegan a Santo Domingo, bordean las costas de La Florida y del golfo de México; y en marzo de 1699, tras una tempestad, penetran en uno de los brazos del Mississippi. Serán los primeros europeos en remontarlo desde el mar. Se llevan a cabo algunos sondeos y se elaboran mapas de fondeaderos. Los indios les proporcionan algunas pruebas del paso de La Salle. Levantan entre el río y la plaza española de Pensacola el fuerte de Biloxi, actualmente Ocean Springs. D'Iberville deja allí a 80 hombres y vuelve a embarcarse para regresar a Francia. Será el primer canadiense condecorado con la orden de Saint-Louis. Al año siguiente vuelve, llega a Biloxi en enero de 1700 y construye un fuerte en el Mississippi, a 75 kilómetros río arriba. Allí acoge a Tonty, el antiguo lugarteniente de La Salle y favorece las alianzas con los indios para atraer hacia el sur, por la vía fácil del gran río, el tráfico de pieles. En Mobile, cerca del estuario del Alabama, edifica un fuerte, Saint-Louis. Al regresar a Francia, en 1702, es nombrado capitán de navío. En 1705, se le confía el mando de una escuadra de 12 buques para asolar las Antillas inglesas. La alerta la da su lugarteniente. A falta de Jamaica, los franceses se apoderan y arrasan Nevis, cerca de Saint-Christophe. La noticia pone en guardia a todas las colonias británicas. Ésta era la intención de L'Iberville con este ataque, igual que en los anteriores contra Nueva Inglaterra. Muere en 1706 y deja a su viuda, además de una inmensa fortuna, un proceso interminable sobre las malversaciones que pesaban sobre él, y que no se acabará hasta mediados del siglo XVIII. Eran muchos los buenos negocios y las envidias que suscitó en vida. A la muerte de su viuda, no quedaba nada de su fortuna. Él tampoco regre-

só a Luisiana [3]. En 1713, todavía era francesa, y lo seguiría siendo durante casi otro siglo, pero ya sólo quedaban unas 30 familias de colonos franceses. Igual que en el norte y en el interior del continente, serán las alianzas con los indios las que mantengan la presencia francesa. ¿Podía ésta durar? Cuando se firma el tratado de Utrecht, la Luisiana francesa era más un valor potencial que una realidad. Arcadia había sido una realidad francesa que se sacrificó entonces. Medio siglo después, la deportación de los colonos franceses se lleva a cabo con el «gran desplazamiento». Con el siglo que comienza, Luisiana es una promesa, la del desarrollo como apéndice de las Antillas y como sustituto de Arcadia. En Europa, Francia seguirá siendo durante largo tiempo la potencia principal, por tanto, la que ejerza la influencia cultural. Francia contribuirá así a difundir una cierta imagen francesa de América, que supera las consecuencias directas de una colonización limitada.

[3] Sobre Arcadia y Luisiana, véase Cornevin, *op. cit.*, pp. 122-124.

TERCERA PARTE

LA ETAPA DE LOS BENEFICIOS, DE LA CIENCIA Y DEL SUEÑO: LOS FRANCESES Y EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA EN EL SIGLO DE LAS LUCES (1715-1742)

TERCERA PARTE

LA ETAPA DE LOS BENEFICIOS DE LA CIENCIA Y DEL SUEÑO. LOS FRANCESES Y EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA EN EL SIGLO DE LAS LUCES (1715-1742)

Capítulo I

SUEÑO Y CONOCIMIENTO DE AMÉRICA EN FRANCIA DURANTE EL SIGLO XVIII

En el Siglo de las Luces, desde la muerte de Luis XIV hasta la Revolución, el descubrimiento para Francia prosigue gracias a unos medios materiales e intelectuales iniciados anteriormente, que ahora se afianzan y se delimitan. Este período se caracteriza tanto por el avance material como por la variación en los móviles del viaje. El conocimiento científico se desarrolla y se convierte en el motor de la empresa del descubrimiento. Aunque no sea el único móvil, al menos será el de más peso en la jerarquía de valores, a medida que avance el siglo. Vista desde esta perspectiva, la Revolución francesa no supone un corte radical. Existe una ruptura evidente en cuanto a medios otorgados y desplegados. Durante el reinado del Luis XVI, la marina ya no es lo que era. Pero los sabios del Siglo de las Luces, al menos aquellos que sobreviven a la tormenta, vuelven a encontrarse en las clases del Instituto creado por Napoleón. El triunfo del positivismo, más allá de la labor de los ideólogos, está en conexión con los postulados científicos del Siglo de la Luces. Alexander Humboldt es hijo de la Enciclopedia.

La exploración de las regiones desconocidas del globo, la determinación de la forma exacta de la Tierra, las mediciones, las observaciones precisas en regiones ya descubiertas desde hace varios siglos, como América, suscita la emulación entre las grandes naciones marítimas, Inglaterra, Francia y España, e incluso en nuevas potencias, como Rusia. Se busca el viaje científico por sí mismo; el Estado consagra su atención y sus recursos a preparar expediciones a las zonas desconocidas, cuyo inventario se elabora. Surgen figuras como Cook o Lapérouse.

Desde Patagonia y Tierra de Fuego hasta Groenlandia, el descubrimiento de América se va profundizando, su imagen se va perfilando. En otras regiones, desde las islas Kerguelen al Spitzberg y Kamchatka, y por todo el Pacífico, los grandes viajes de los navegantes logran que en 1800 se conozca el globo y se represente de forma exacta, aunque en el interior de los continentes y en la configuración de los archipiélagos los contornos será aún imprecisos.

Al tiempo que el móvil y los resultados científicos de los descubrimientos se van afirmando, los sueños, los mitos y las ilusiones, muchas veces doradas, siguen alimentando la imaginación colectiva con ideas y representaciones desmentidas, sin embargo, por las observaciones positivas de los marinos y los científicos. Ambas actitudes son compatibles en una misma persona. Un naturalista riguroso en su oficio como Commerson prefiere describir las costumbres de los «salvajes» que encuentra tal y como se los imagina, al estilo de Rousseau; en cambio critica duramente a los marinos de Bougainville, con los que tiene algunos altercados durante el viaje, y llega a preguntarse si éstos tienen alma. A finales de siglo, Tahití se convierte, sin duda, en el sustituto de América. Ésta se conoce ahora mejor y puede decirse que está totalmente descubierta. Pero seguirá siendo durante mucho tiempo el objeto de la fantasía, el centro de los sueños, sin los cuales no existiría atractivo para el conocimiento. Chateaubriand representa, en la generación romántica, esta inclinación por el mito. ¿Acabarán convenciéndose, después de Eldorado y hasta que surja Klondike, de que las aguas del Mississippi arrastran menos pepitas de oro que sueños enardecidos de fácil enriquecimiento que acaban hundiéndose, como sucedió en la calle Quincampoix de París con el sistema Law? Así pues, en la etapa de las Luces conviven una América soñada, aunque esos sueños hayan evolucionado desde el siglo XVI, una América explorada, aunque los marinos y los viajeros que desmienten los mitos también los propagan con sus descubrimientos, y una América medida, la de las mediciones exactas, la de las observaciones, la de las clasificaciones realizadas por los matemáticos, los geógrafos y los naturalistas; tenemos, por último, una América inventariada por los turistas ilustrados y los administradores que quieren aplicar al desarrollo material los avances realizados en los estudios sobre el terreno y poner en práctica un modelo administrativo en las tierras del descubrimiento.

La América soñada o las quimeras, desde el Mississippi al buen salvaje

La primera quimera es financiera. A la muerte de Luis XIV, la deuda pública alcanza, al menos, una cifra equivalente a 10 años presupuestarios normales. Los problemas financieros de la Regencia conceden gran importancia a Luisiana. Se trata de un país nuevo en el que los especuladores invertirán su capital. El sistema de Law intenta aumentar la circulación monetaria para extender el enriquecimiento mediante la participación del público. Se precisará una base real para asentar un sistema fiduciario. A partir de 1717, esta base será Luisiana, cuya extensión y revalorización sobreviven al desastre del sistema después de 1722. En esta fecha, se ha pasado de algunos cientos de colonos a varios miles. Su adaptación, a veces muy difícil, a América testimonia los sueños de toda una sociedad durante la regencia, desde el especulador parisino al comerciante de provincias. La Compañía del Mississippi y, más tarde, la Nueva Compañía de las Indias, creada por Law, obtienen la concesión y el monopolio sobre la tierra descubierta que deberá ser rentabilizada. Los suscriptores de las acciones, cuya cotización está en alza, aportarán el dinero; más difícil resulta decidir qué colonos deberán partir.

Las nuevas *habitations,* como se las llamaba entonces, son conquistas que deben hacerse en una naturaleza salvaje, en emplazamientos un tanto desagradables para los gustos civilizados de los franceses de comienzos de siglo. A partir de 1760-1770, el gusto por lo sublime y la grandiosidad de la Naturaleza virgen atraerán la sensibilidad prerromántica, que encontrará un lugar de expansión en los paisajes, selvas, ríos y cataratas de América del Norte. Pero en tiempos del abate Prévost, a comienzos del reinado de Luis XV, la región de Luisiana se describe como un «lugar desértico y deshabitado», un lugar poco prometedor para la pobre heroína de su novela, *Manon Lescaut.* Por tanto, las imágenes de propaganda, necesarias para fomentar la emigración, representan de forma preferente las nuevas concentraciones que se levantan en la frontera con el desierto. De este modo, se ofrecen a la admiración las comodidades de la civilización junto a la abundancia de una naturaleza considerada muy generosa para la subsistencia y la felicidad de los hombres. Así, se difunden los grabados del «Campo de la concesión de Monsieur Law en el nuevo Biloxy, en la costa de Lui-

siana», en la desembocadura del Mississippi. El delta del río está formado entonces por tres bocas, y la del sur es la utilizada por las naves para llegar a Nueva Orleans. Después del fuerte de Mobile, fundado en 1712, y de la villa de Biloxy, la ciudad de Nueva Orleans crecerá con una estructura de damero desde el muelle del Mississippi. A partir de 1721, el ingeniero A. de Pauger, su fundador, mejorará los accesos marítimos. La costa se puebla con gentes reclutadas por la Compañía en 1600, «alemanes» llegados de Baviera, de Lorena, de Suiza y de Suecia para embarcarse en Lorient. Sólo algunos cientos alcanzan la zona de Luisiana, donde la «costa de los alemanes», cerca de Nueva Orleans, da testimonio de esta empresa.

Desde Luisiana, a través de Texas y Nuevo México, los franceses intentarán alcanzar Nueva España o México remontando los afluentes de la orilla derecha del Mississippi para emprender en sentido inverso, por vía terrestre, este difícil viaje que costó la vida a Cavelier de La Salle. Juchereau de Saint-Denis realiza el viaje en 1714-1716. En 1717, se establece un puesto de los nachitoches junto al río Rojo. Bénard de la Harpe consigue finalizar el viaje entre 1718 y 1720, remontando el río Rojo (red River) y el río Negro, río Colorado para los españoles, hoy Ouachita River, el cual explora. Los españoles, intranquilos por el avance francés, crean un puesto en 1721 sobre el río Adayes que hoy, con el nombre de Saline River, sigue siendo la frontera entre los Estados de Luisiana y Texas. En 1723-1725, Vényard de Bourgmont remonta el Missouri con la esperanza de llegar a México por esta ruta y, sobre todo, alcanzar el «Mar del Oeste», donde los geógrafos lectores de La Fuente situarán el mito hasta la época de Lapérouse. El *Mapa* de Luisiana de 1718 realizado por el geógrafo Délisle sañalaba muy próximas las fuentes de río Grande y del Missouri, y situaba Nuevo México muy al norte, de ahí el error de Vényard de Bourgmont.

El vencer esta naturaleza difícil no resulta ahora más sencillo que en el pasado, y los colonos tienen que realizar duras labores y recorridos difíciles para llevar adelante el comercio. A mediados de siglo, Nueva Orleans sólo cuenta con 1.500 habitantes.

El mito del fácil enriquecimiento tropieza con la dura realidad que se encuentran en el lugar y con el golpe que supone la bancarrota de Law. Surge entonces una imagen negativa: si existen sueños dorados, también existen pesadillas. Esta América que no son capaces de poblar si no es echando mano de delincuentes y prostitutas, recogidos en las

prisiones y hospicios, se presenta a los ojos de los ciudadanos de 1730 como un vertedero. ¿Qué posibilidades tienen de prosperar allí los depravados e inadaptados de la civilización? De este modo podrá desarrollarse el mito del perverso civilizado, cuya cara opuesta será, naturalmente, el buen salvaje.

Se exporta a América una cultura antinatural; el tema de esta leyenda circula durante la primera mitad del siglo: tierra de maldiciones o de comienzos, el Nuevo Mundo absorbe lo más vil del Viejo Mundo, que puede contaminarlo con sus vicios. Señalemos tres imágenes de esta *leyenda negra* que arraigan en la mente colectiva en la Francia de Luis XV: América es tierra de deportación para los desechos de la sociedad; quizá sea el destino secreto de esos niños que desaparecen —Manon no es ciertamente un ser inocente, pero todavía es muy joven— y las gentes más modestas de París inventan historias sobre estas desapariciones de niños; por último, incluso las gentes cultivadas pueden encontrar en América un motivo para cristalizar en otros una xenofobia que el espíritu del Siglo de las Luces no elimina sino, por el contrario, le sirve de alimento para caricaturizar el oscurantismo del pasado y de la fe de la que se aparta la vieja Europa. De este modo, la *leyenda negra* contra España encuentra en América un magnífico alimento. Desde el siglo XVI la propaganda protestante de Richard Hakluyt y los rivales ingleses, esta leyenda se fue propagando en Francia hasta llegar a la época racionalista del siglo XVIII, y alcanza su apogeo en la maquinaria ideológica que encarna la publicación en 1772 de la monumental obra del abate Raynal *Histoire philisophique et politique de l'établissement et du commerce des Européens dans les deux Indes*.

Sin embargo, los que han estado allí tienen una visión más matizada. Es el caso del caballero de Pagès, oficial de la marina francesa al que se le ha llegado a considerar contrario a Bougainville [1]. En 1767, se dirige desde Luisiana a México y Acapulco para apoderarse del galeón de Manila. Tiene ideas roussonianas sobre la naturaleza humana; más tarde, Humboldt demuestra ser claro heredero de la *Enciclopedia*.

[1] Para estas aclaracines y lo anterior sobre Nueva Orleans, véase la reciente edición de N. Broc, *Autour du monde par Francois de Pagès*, Imp. Nac. París, 1991. Las citas de Pagès proceden de esta edición. Véase también en *L'importance de l'exploration maritime au Siècle des Lumières*, mesa redonda del CNRS, París, 1982, la contribución de N. Broc, «Un anti-Bougainville? Le chevallier de Pages», pp. 109-121.

Sin embargo, muy al contrario, ni el uno ni el otro, y ambos han estado en la América española y saben de qué hablan, caen en la *leyenda negra* antiespañola, en la que se han formado por sus lecturas. Los mitos son difíciles de desarraigar.

Sigamos por México al explorador Pagès, contemporáneo de Raynal. Es cierto que las colonias —y no sólo las españolas— son vertederos, pero «la mayoría de los criminales no lo serían si hubieran nacido en ambientes y en tierras felices». La naturaleza americana puede, pues, corregir los vicios del Viejo Mundo civilizado, ya que

> sin afán de criticar el origen de algunos criollos de la Luisiana y las Filipinas, todo el mundo sabe, sin embargo, que la necesidad de establecer una primera colonia obligó a admitir a gentes de cualquier condición, y que las Filipinas son un lugar de exilio para muchos delincuentes de México, que a su vez recibe muchos de España.

Bien es verdad que este francés opina que la Inquisición en México es muy severa, y observa con ironía —diferencias de mentalidad— que el catecismo español incluye «entre las obras de caridad no la de llevar al buen camino, sino la de castigar a aquellos que están equivocados». A pesar de esto, Pagès tiende más a mostrar una buena opinión de la colonización en México. Sobre la Inquisición, tema sensible para un filósofo de las Luces, sabemos que en México entre 1574 y 1715 sólo hay 40 condenados en autos de fe, entre ellos muchos filibusteros considerados herejes y que en nuestros días serían juzgados por un tribunal ordinario. La cifra es modesta, y los reinados de los Borbones disminuyen aún más la tendencia. Numa Broc, que recoge esta cifra cuando publica a Pagès, se siente obligado a señalar que es «evidentemente muy baja en comparación con España». El francés del siglo XX ya no sigue influenciado por la *leyenda negra*, pues por fin los trabajos de B. Bennassar[2] establecen las cifras justas para España, que no tienen relación alguna con los fantasmas que imaginan los adversarios de la España católica y los del grupo de presión filosófico que llevan más

[2] Véase B. Bennassar, *L'Inquisition espagnole*, París, 1979. Las curvas establecidas por este autor para el tribunal de Toledo, por ejemplo, muestran que después de 1660, «bajan bruscamente hasta su casi anulación en el siglo XVIII»; como máximo, tres o cuatro procesos por año, «los años mejores».

de dos siglos exagerando de forma evidente la verdad sobre este asunto. Un francés contemporáneo de Luis XV no podía evitar la influencia de estas imágenes negativas. Ahora bien, Pagès tiende a defender a los españoles. Cuando critica a la población de Saltillo, mestiza en su mayoría, es en beneficio de los españoles, pues piensa que las gentes de esta localidad «tienen el orgullo, pero no el carácter bueno y generoso de un auténtico español». Pagès insiste sobre este «corazón bondadoso» de los españoles, y a él atribuye el que las severas penas que se imponen a los rebeldes, por ejemplo, queden finalmente reducidas a un simple exilio. De ahí su comentario crítico sobre la *leyenda negra,* que citaremos para terminar:

> Me permito señalar aquí que o bien la población india es numerosísima, o las relaciones han exagerado las carnicerías y vejaciones que han sufrido los mexicanos. He visto con mis propios ojos la enorme cantidad de indios que pueblan este reino y el acomodo en el que viven, aunque subordinados a sus conquistadores [...]. Las leyes del reino de España pretenden más bien convertirlos en súbditos compatriotas que en desgraciados esclavos.

La apreciación es justa, pero la leyenda tiene siempre mayor atractivo. El abate Raynal fue más leído en su tiempo, y posteriormente reeditado, que el marino francés Pagès.

Frente a la imagen de la civilización antinatural o la del europeo corrompido y cruel, sobre todo si pertenece a otra nación, crece en la segunda mitad del siglo XVIII el mito del buen salvaje y de la Naturaleza virgen. Sus orígenes en América son muy anteriores a este período. El éxito de Rousseau en su reflexión sobre el estado natural y el contrato social atestigua el entusiasmo del público en Francia y donde se lea y se hable el francés.

El buen salvaje. Ante todo es bello y la generosa naturaleza le brinda con qué ser feliz. El artificio, las reglas sociales del reparto, de la propiedad, no están ahí para poner ataduras a la libertad natural. En este sentido, Pagès, una vez más, utiliza más o menos los mismos razonamientos sobre los indios de América que sobre los árabes, con los que convivió, a diferencia de esos observadores apresurados, y por tanto superficiales, que eran los sabios y los marinos que iban de paso. Limitado tanto en sus necesidades como en sus medios para satisfacer-

las, el «salvaje» puede ser «bueno», pues ignora las corrupciones de la civilización.

Las divergencias se producen en torno a su «felicidad», pues la diferencia entre los indios de los Trópicos, sustituidos a finales del XVIII por los tahitianos habitantes de un paraíso terrenal y los indios primitivos de las regiones hostiles del globo, sobre todo cerca de los polos, es muy evidente para los exploradores; pero no para las gentes de los salones, que se conformarán con una amalgama que emana de una idea filosófica, con soñar la realidad en lugar de examinarla.

Pagès no abandona en ninguno de los países que recorre en su vuelta al mundo su actitud de simpatía teñida en general de admiración hacia los naturales. Sobre la Luisiana dice que dedicó mucho tiempo [3]

> a admirar la belleza de este país. Vi por primera vez a esos hombres que llamamos salvajes. Sus modales me convencieron de que de salvajes sólo tenían el nombre, y que nosotros se lo habíamos puesto sólo a causa de sus sencillas costumbres y su manera de vivir, más dura que la nuestra [...]. Nos recibieron, en fin, mejor de lo que jamás haya sido recibido, como desconocido, en ninguna ciudad europea.

La comparación con los civilizados favorece plenamente a los indios: «Son altos y fuertes [...]. Parecen tener mucho respeto por los ancianos; se casan muy jóvenes y parecen amar a sus mujeres», a las que repudian en muy raras ocasiones. «En fin, estos pueblos me han parecido acogedores, humanos, trabajadores y valientes». El marino, antes de pasar a tierras españolas vive «en casa de un buen salvaje bautizado», lo cual ya no es, evidentemente, el estado natural.

Este estado no sólo tiene ventajas, como señalan muchos otros marinos, pues los salvajes son muy ladrones. Cierto que Pagès encuentra una justificación muy sensata y optimista a esta propensión que tantas molestias causa a los viajeros:

> Son muy hospitalarios, pero al mismo tiempo son altaneros, embusteros y ladrones, por necesidad o por curiosidad. He constatado que

[3] N. Broc, *Autour du monde...*, p. 45.

> esta inclinación al robo era algo común en casi todos los salvajes. La explicación sólo la encuentro en el primitivo impulso que imprime la Naturaleza en satisfacer sus deseos y necesidades. Deben sentirse apoyados en la práctica de esta especie de comunidad de bienes que les inspira la Naturaleza, tanto cuando es a su favor como en su contra. Pero los salvajes se corrigen fácilmente en sus defectos.

Philibert de Commerson, compañero de Bougainville, llega aún más lejos en su intención roussoniana de proclamar la inocencia, en su caso, de los habitantes de Tahití: no son ladrones, porque el verdadero robo está en la propiedad.

La simplicidad es suficiente para llegar a la virtud. Es un estereotipo muy del gusto de la época, y hay que caer en él si un autor quiere ser leído. Bougainville lo hace así en la versión destinada al público, aunque vaya en contra de las reflexiones de sus *Diarios.* No debemos asombrarnos ante el hecho de que Pagès participe de los gustos de su época, un tiempo en el que el público europeo se ha encaprichado con Lafitau, en el que al público francés disfruta con la novela inglesa, alardea de gustos cosmopolitas, y le gusta conocer mundo a través de la *Historia Natural* de Buffon o de las *Cartas de una peruana,* de madame de Graffigny; un público que prefiere imaginar al indio en Saint-Lambert o al inca en Marmontel en lugar de aburrirse con la exacta dimensión de la realidad [4]. La fantasía gusta más: los indios son buenos, los habitantes de Patagonia son gigantes y los esquimales son antropófagos. Tal es la América que imaginan, la que desean imaginar los ambientes cultos de Europa.

Los marinos van a estos lugares, conocen aquello y desmienten estas ideas. Pero, ¿quién se va a molestar en leerlos o creer sus historias? También ellos cuando se marchan llevan muchos mitos en la cabeza, sus alusiones fantasiosas en los mapas nos lo demuestran.

Añadamos, para terminar, que el Nuevo Mundo es para la generación de la guerra de la Independencia de América una ocasión para descubrir la libertad, es decir, una ideología política; las influencias y componentes son muy diversas, pero la exportación de las revoluciones atlánticas resucita el sueño americano en la alteración del viejo or-

[4] Véase D. Mornet, *La pensée française au* XVIII *s.,* pp. 73-78.

den en Europa. En 1782, en Boston, un joven oficial de marina francés, La Monnerage, se dedica a observar y conocer el lugar con sus compañeros. Cuando es recibido en las casas observa que «en ellas el recibimiento variaba según pertenecieran a los *whigs* o a los *tories*. Señala que, como partidarios de la revolución americana, eran

> recibidos en todas las casas admirablemente. En las fiestas se brindaba a grandes voces por la salud de los reyes de Francia y España. Nosotros replicábamos con un brindis por la libertad de América, por el Congreso y por Washington, lejos de pensar entonces que el cumplimiento de nuestro deseo iba a revolucionar poco después nuestra patria y llevaría a morir en el cadalso a nuestro rey [5].

Los marinos de Luis XVI no recibieron mal los inicios de la Revolución Francesa. Ellos la alentaron en América, y si ahora la revolución los rechaza será por razones en las que las opciones personales, como la apertura o no a las «nuevas ideas», tienen, en el fondo, poco que ver. América y descubrimiento de la libertad: la ideología camina pareja con el exotismo. Se verá en los cambios posteriores, en los intentos del siglo XIX de introducir religiones radicales, como las sectas, o las sociedades utópicas en los falansterios.

La América explorada o la revancha del espíritu positivo: los marinos desmienten los mitos

Los marinos van a destruir los mitos sobre los patagones, los esquimales y los indios de Alaska. Los descubridores franceses del siglo XVIII corregirán las leyendas.

No todos saben escribir, de modo que a medio siglo de distancia, los recuerdos de sus viajes pueden perderse.

> Gracias a Dios, hemos llegado [...] al mar del Sur. Somos los primeros buques franceses en llegar a este mar desde el estrecho de Magallanes. Todos los franceses que pasaron antes el estrecho de Magallanes estaban al servicio de los españoles,

[5] Relatado en Ph. Bonnichon, *Souvenirs de P. B. J. de la Monneraye*, tomo II.

escribe Caro, lugarteniente de la *Étoile*, uno de los barcos de Bougainville, en su *Diario*, el 27 de enero de 1768. Los viajes franceses con destino al mar del Sur fueron numerosos a comienzos de siglo, entre 1695 y 1749 [6]. Pero se trataba de comerciantes que apenas dejaron testimonios ni recuerdos y, además, Francia y España estaban aliadas en la última guerra del reinado de Luis XIV, lo que podría explicar la confusión de Caro; lo cierto es que doblaron el cabo de Hornos.

El descubridor es, en último término, el que lo da a conocer. Caro, lugarteniente de la Compañía de Indias, es un marino pragmático, un experto. Sus *Diarios* de a bordo, como los de tantos otros conservados también en el Servicio Hidrográfico de la Marina son el ejemplo. Pero también son un ejemplo de sus incorrecciones gramaticales y de su incalificable ortografía, incluso para la época. Los *Diarios* de a bordo no están destinados a la publicación, y la mayoría de estos marinos tienen escasa cultura. Esto justifica la observación de Rousseau [7]:

> La filosofía no viaja [...] sólo existen cuatro grupos de gentes que viajan a Ultramar: los marinos, los comerciantes, los soldados y los misioneros. Pues bien, no debemos esperar que los tres primeros grupos estén formados por buenos observadores [...] sería una gran simpleza seguir en este asunto el criterio de viajeros incultos.

De hecho, Rousseau rechaza los testimonios que pueden echar a perder sus demostraciones, es fiel a su método: «Empecemos por rechazar todos lo hechos, éstos no atañen a la cuestión principal».

Son los hechos que traen los marinos, y algunos saben escribir, incluso pueden gustar en los salones. Bougainville está en este caso: en nombre de la verdad, reniega del «estilo cuidado» de los relatos de viaje «retocados» por los autores, y se burla del abate Prévost que escribe que una nave avanza impulsada por el viento, por un simple bonete estibado al mástil; el abate ignora por completo el lenguaje del mar, pues se trata de bonetas, es decir, un tipo de velas. Y Bougainville concluye: «Es penosa la forma en que los escritores de estilo elevado tra-

[6] *L'importance de l'exploration maritime...*, véase la contribución de J. Meyer, pp. 17-39, que remite en la p. 21 a los trabajos de A.W. Dahlgreen, sobre todo *Les relations commerciales et maritimes entre la France et l'Océan Pacifique*. París, 1909.

[7] J. J. Rousseau, *Discours sur les origines et les fondements d l'inégalite*, n.° 10.

ducen los *Diarios* de los marinos»[8]. Por supuesto, él también utiliza en la edición de su *Voyage autour du monde* el «estilo elevado» y los arreglos al gusto de los salones. Los prejuicios contra la colonización española o a favor del buen salvaje todavía siguen gustando al público. Sin embargo, sus *Diarios* y los de sus compañeros son un ejemplo de la observación directa de la realidad, y si bien traducen la mentalidad del observador, no hay deseo alguno de modificar los rasgos para halagar al lector. Para captar la distancia entre el sueño y la realidad, es preciso comparar los libros publicados con los *Diarios* de a bordo. Precisamente en ellos, mal que le pese a Rousseau, es donde los marinos dan cuenta de lo que observan. Por supuesto, será a través de sus prejuicios, que pueden muy bien proceder del propio Rousseau, pero intentan conciliarlos o rectificarlos de acuerdo con lo que ven. Así Vivès, un compañero de Bougainville, reflexiona[9] sobre la degradación de los salvajes fueguinos apuntando que también los civilizados deben reconciliarse con la Naturaleza; entonces, el progreso «podrá esperar, con el tiempo, el renacimiento de estos hombres y no su degradación». Por tanto, no deben perderse las esperanzas sobre los salvajes. Para el propio Bougainville, el salvaje tiene una justificación en los excesos de los civilizados. En esto vemos más al abate Raynal que a Rousseau. En efecto, al finalizar su descripción de los patagones, afirma:

> Esta nación vive como los tártaros [...] hombres, mujeres y niños siguen a la caza a caballo [...] roban a los viajeros que van desde Buenos Aires a Chile [...]. Creo que no deberían llamarse salteadores porque roben a los españoles (obsérvese el matiz dubitativo), a los que todos los americanos consideran salteadores que han invadido su país[10].

Vuelven a aparecer los prejuicios, pero los *Diarios* de a bordo desmitifican; aunque sea «filosofando», un marino siempre es realista.

Todos piensan que los patagones son gigantes. La leyenda perdura desde los primeros descubrimientos. Así aparecen representados en las láminas de la *Histoire d'un voyage aux Iles Malouines* de Dom Pernetty.

[8] E. Taillemite, *Bougainville et ses compagnons...*, tomo I, p. 282.
[9] E. Taillemite, *op. cit.*, tomo II, p. 218.
[10] *Ibidem*, tomo I, pp. 268-269.

Así los describe Byron en su viaje, inmediatamente anterior al de Bougainville, con lo cual se resucita la polémica. Un científico que acompañaba a Byron, Matty, miembro de la Royal Society y de la Academia de Berlín, los llama patagones gigantescos. Un francés de la expedición afirma que miden entre ocho y nueve pies (¡casi tres metros!).

Grimm, el autor de los *Cuentos,* responde con ironía al desmentido de Bougainville, que sólo ha visto algunos ejemplares de estos indios, mientras que Matty «no es precisamente un idiota». Los autores que gustan en los salones se sirven de estos pseudogigantes para criticar las leyes y costumbres de Europa, como el abate Coyer en 1767 o el abate Galiani, que realiza una disertación sobre este tema en una carta dirigida a madame d'Espinay en 1770. Pues bien, el 8 de diciembre de 1767, Bougainville ve acercarse al galope a media docena de patagones junto a otros grupos, que prodigan a los franceses «muchas caricias» y les roban a placer, aunque devuelven las cosas que se le piden. He aquí lo que dice de esto en su *Diario*:

> Éstos son los patagones que algunos viajeros nos han presentado como gigantes y que en 1765 los ingleses de las naves de M. Byron dijeron que eran gigantes [...] estos hombres tienen buena estatura, pero el más alto que hemos podido ver no tenía más de 5 pies y 9 pulgadas. Muchos eran de mi estatura, y yo sólo mido, gracias de Dios, 5 pies y 6 pulgadas. Lo que sí les distingue, y podemos decir que es verdaderamente gigantesco, es su anchura de espaldas, el tamaño de su cabeza y el grosor de sus miembros. Tienen aspecto robusto y parecen bien alimentados, sus carnes son firmes y sus músculos fuertes. El rostro de estos americanos no tiene nada de rudo, algunos son guapos.

En cambio, la triste condición de los fueguinos no tiene nada de envidiable, según Caro: «Todos son de estatura pequeña, igual que las mujeres, todas muy feas [...] parecen muy pobres. Las mujeres nos han parecido más fuertes que los hombres». Bougainville considera a

> los pecherais, pequeños, feos, patizambos y los hombres más desgraciados del mundo [...]. La costumbre de ir desnudos no les hace in-

> sensibles al frío, pues parecen sufrir mucho por su causa, ya que llevan siempre fuego en sus canoas, construidas con corteza [11].

Los contactos con los franceses se ven entristecidos con la muerte de un joven indígena al tragarse un trozo de cristal de un espejo roto. El joven muere después de haber recibido el bautismo de manos del capellán del barco: «qué pérdida tan grande para una comunidad tan poco numerosa la de un adolescente que había logrado superar todos los problemas de la infancia», se lamenta el navegante francés. Sus conclusiones son críticas tanto hacia el estado natural en las condiciones extremas de estos climas, como hacia la civilización: «Cuando vemos a estos salvajes, con todo el deseo del mundo por filosofar, no podemos preferir el hombre en este estado natural al hombre civilizado»; y más adelante nos dice:

> No se puede vivir en este clima tan terrible, del que huyen tanto los cuadrúpedos como las aves y los peces, y que sólo está habitado por un puñado de salvajes, que en contacto con nosotros se han vuelto aún más infortunados.

Bougainville coincide en esto con los demás marinos que han visto las condiciones naturales de vida en los climas extremos. La cuestión más importante no es aquí la de la bondad del salvaje, sino su felicidad. Aunque la idea de felicidad y bondad naturales puede recuperar vigor en Tahití, no sucede lo mismo en los extremos de América: «Los pecherais viven exactamente en lo que podríamos llamar el más desgraciado estado natural», escribe Vivès [12].

Los compañeros de Lapérouse, 15 años después, harán las mismas reflexiones sobre la vida de los esquimales de la bahía de Hudson. En 1782, al final de la guerra de América, Lapérouse realiza una expedición francesa con tres embarcaciones a la bahía de Hudson. Hace casi un siglo que los franceses no se aventuran en estas zonas, y desde Jolliet, no han vuelto a tener contactos con los esquimales. Existen sobre ellos toda clase de ideas falsas, como la supuesta antropofagia que se les atribuye. A primera vista, la idea de la antropofagia se ve reforzada

[11] *Ibidem*, tomo I, p. 284.
[12] *Ibidem*, tomo II, p. 225.

por la observación del *Diario* de monsieur de Vienne, uno de los oficiales de la expedición: «Hacen sangrar su nariz cuando quieren, y beben su sangre» [13]. Habrá que esperar contactos más profundos que los que se producen con los kayaks que se acercan al barco, para rectificar mediante conjeturas más reales. El segundo de a bordo señala: «A todos les sangra la nariz, ¿se deberá a su costumbre de tomar aceite de ballena? No he podido comprobarlo». Este mismo oficial, La Monneraye, describe con detalle el aspecto de estos indios y su pequeña estatura: «He visto pocos que sobrepasen los cinco pies», su gordura, las «piraguas» y utensilios de pesca, los perros, las chozas y los campamentos de verano. «Las mujeres estaban tatuadas, olían a aceite de ballena y, como es lógico, apestaban». Un oficial, monsieur de Beaujeu, piensa que «ahuyentarían al diablo», opinión que no comparte monsieur Vienne, que se permite algunas confianzas, según su *Diario*, mientras sus compañeros realizan experiencias, según dicen, sobre el amor maternal. Estas mujeres se niegan al precio que sea a vender a sus hijos, rechazando «nuestra petición con indignación, tal es la fuerza con que el Creador de todas las cosas ha grabado en el corazón de las madres el amor hacia sus hijos, incluso en los pueblos más salvajes», concluye La Monneraye. Los civilizados comercian con los salvajes, les asombran disparando con sus escopetas a los pájaros, les ofrecen objetos de hierro, salvo las espadas, «que nos guardábamos de ofrecérselas a la vista del mal uso que podrían hacer de ellas», todo ello a cambio de pieles de oso, que los marinos se visten con agrado en estas latitudes. El etnólogo moderno puede sacar buen provecho de todos estos datos. Los marinos suelen ser observadores objetivos y precisos, aunque sean superficiales en los contactos con las poblaciones que visitan. ¿Podemos pensar entonces que los oficiales cultos defenderían, de acuerdo con la literatura en la que se han formado, la superioridad del estado natural o la bondad del salvaje? No, son realistas y lo que más les impresiona es lo desgraciados que deben de sentirse los esquimales por su indigencia. La Monneraye concluye con este razonamiento:

> Que el hombre de las paradojas, Rousseau, alabe cuanto quiera la libertad y la independencia del hombre salvaje. Yo, por mi parte, pre-

[13] *Colloque Lapérouse, Albi*, Mars, 1985, p. 62, en nuesta contribución «L'expédition de Lapérouse, en 1782, a la Baie d'Hudson». Las citas siguientes están en p. 63.

fiero con mucho la cesión de parte de esta libertad que las sociedades civilizadas exigen para asegurar la felicidad individual de cada uno y la seguridad de todos. Nuestros famosos filósofos han sacado sus principios sólo de su desmedida imaginación; pero aquí es donde está la realidad.

Una realidad sobre la que el propio Lapérouse, a pesar de su humanidad y su masonería, no se engaña. La superioridad moral del civilizado sobre el salvaje, aunque éste cuente con atenuantes, se hace evidente: cuando se plantea vengar a sus compañeros, asesinados en la isla, hundiendo las piraguas indígenas que rodean su fragata, el oficial francés renuncia a esta idea al considerar que aquellas gentes no son culpables; «la voz de mi conciencia les salvó la vida».

En cambio, las imperfecciones —accesorias— de la Naturaleza son escandalosas; en el discurso de la segunda mitad del Siglo de las Luces, esta Naturaleza irá ocupando el lugar Dios, con quien se confunde a los ojos de los materialistas. A propósito de los míseros habitantes de Alaska, Lapérouse refuta también las ideas de Rousseau no sólo por la miseria en la que viven los salvajes de fuera de los Trópicos, sino por la maldad de estos pueblos. Sus observaciones, unos meses más tarde, sobre aquellas islas de ensueño (?), las Samoa, seguirán la misma línea de los escritos sobre Alaska [14]:

La Naturaleza concedió a una región tan espantosa habitantes tan diferentes a los pueblos civilizados, como el lugar que acabo de describir lo es de nuestras llanuras cultivadas, tan incultos y salvajes como rocoso y agreste es su suelo [...] están en la tierra como los buitres en el aire o los lobos y los tigres en los bosques.

Tras sufrir los robos de los indios de Pascua, y antes de ver a sus compañeros asesinados por los indios de Samoa, Lapérouse no cree en la bondad de los salvajes de ninguna latitud. En Alaska los colma de regalos sin descubrir en ellos generosidad ni correspondencia alguna:

Podría admitir, si se quiere, que es imposible que exista una sociedad sin alguna virtud. Pero tengo que confesar que no he tenido la saga-

[14] Véase J. Dunmore y M. de Brossard, *Le voyage de Lapérouse*, 2 vols., París, 1985, citas en tomo I, pp. 147-149, y en *Rochefort et la mer...*, nuestra contribución, p. 24.

> cidad suficiente para descubrirla. Siempre están peleando entre ellos, indiferentes por sus hijos, tiranos con sus mujeres, condenadas a los trabajos más penosos, nunca he observado nada en este pueblo que me permita dulcificar los tintes de este cuadro.

¿Quizá su ferocidad fuera un reflejo de la virtud del valor? «Sólo bajábamos a tierra armados y en grupos; tenían mucho miedo de nuestros fusiles, y ocho o diez europeos podían imponer respeto a todo un poblado». Pero si alguien va solo, lo atacan, aunque no por ello los indios renuncian a subir al barco: «nunca temieron que pudiésemos tomar represalias». Por tanto, la virtud es más un producto de la cultura civilizada que de la naturaleza original.

Lapérouse conserva la objetividad en sus observaciones:

> Por más que se indignen los filósofos ante esta descripción, lo cierto es que ellos escriben sus obras junto a la chimenea y yo estoy viajando desde hace 31 años. He sido testigo de las injusticias y las trapacerías de estos pueblos que nos presentan como bondadosos por el hecho de vivir en contacto con la Naturaleza. Pero esta Naturaleza es sólo sublime en su conjunto y desdeña los detalles. Es imposible penetrar en las selvas que no ha desbrozado la mano del hombre civilizado [...] tener contacto, en fin, con hombres que salen de estas manos [de la Naturaleza], porque son salvajes, malos y bribones.

En resumen, los exploradores de la América real y no soñada, sean cuales sean las ideas personales de estos europeos, se inclinan a favor del «contrato social» tras la observación del estado natural, que no siempre es ni mucho menos un estado de felicidad.

Mientras el mito se difunde por Europa, la exploración continúa. Exploración de costas: los *Diarios* de los marinos están repletos de datos precisos, anotaciones prácticas, observaciones imprescindibles para la elaboración de instrucciones náuticas y mapas exactos. Caro multiplica sus advertencias y consejos nacidos de la experiencia sobre los vientos, las corrientes, los fondos y las mareas: «Es preciso, cuando se está a favor de la corriente, intentar mantenerse siempre frente a la costa de los patagones», escribe el 10 de diciembre; y el 30, todavía en el estrecho de Magallanes, escribe a propósito de la bahía de Bougainville: «la mar no sube más allá de 7 u 8 pies. Las corrientes no son re-

gulares y apenas se aprecian; es fácil conseguir leña, y en cuanto al agua, hay muy poca».

Exploración de costas y también exploración del interior. Se llevan a cabo desde la primera mitad del siglo, y los exploradores no van sólo en busca de mitos.

En cuanto a América del Norte, además de los viajes ya citados a Luisiana, Texas, Arkansas y Nuevo México, es preciso recordar los descubrimientos de la familia de La Verendrye hasta las Montañas Rocosas y la labor del marqués de La Galissonnière, lugarteniente general de las fuerzas navales y gobernador de Canadá en 1745.

Pierre Gaultier de La Verendrye, nacido en 1685 en el seno de una familia de nobles angevinos, fue herido en Malplaquet y marchó a Canadá, donde su padre era gobernador de Trois-Rivières. Junto a sus hijos y sobrinos, parte del lago Superior en busca del famoso mar del oeste, ese golfo más allá de los Grandes Lagos que iría a dar al Pacífico. Seguimos con el sueño de la ruta a China, reforzado por las declaraciones de los indios, según las cuales los ríos vierten hacia el oeste. Entre 1731 y 1743, La Verendrye crea con su familia una compañía, consigue los permisos necesarios, atraviesa los bosques de Manitoba al mando de unas 50 canoas, alcanza el lago Winnipeg, construye una línea de fortificaciones, y envía a sus hijos a explorar Saskatchewan, atravesar Alberta y llegar hasta las estribaciones de las Rocosas, al norte de Wyoming, muy cerca de Yellowstone. La ruta, que se desvía hacia el suroeste, es un callejón sin salida. ¿Se podrá continuar la exploración hacia el norte?

Su obstinación es tan persistente como sus fracasos financieros. El ministro considera estos descubrimientos totalmente inútiles, y releva de sus atribuciones en la «Mar del Oeste» al hombre que curiosamente desmostrará que las Rocosas lo separaban de su objetivo. La Galisonnière le condecora y le anima a proseguir; pero Pierre de La Verendrye muere en 1749 sin recursos económicos y sin conseguir abrir la ruta del Pacífico. Sin embargo logró con su penetración hacia el interior establecer alianzas con las tribus, que desviarán la ruta de las pieles hacia el Saint-Laurent en lugar de la ruta inglesa de la bahía de Hudson [15].

[15] Véase Cornevin, *op. cit.*, pp. 164-165 y Servien, *op. cit.*, pp. 228-235; la cita si-

En esa misma época, los franceses se aseguran el control del valle del Ohio. La paz de 1748 sigue en pie; Louisburg ha caído en 1745, y la flota del duque de Anville sufre un desastre en 1746. Las diferencias se dirimen en Arcadia, desde donde serán deportados los franceses durante la guerra de los Siete Años, y en el valle del Ohio, donde los colonos ingleses de Virginia ven su camino de expansión hacia el oeste. Los del Canadá francés encuentran allí una vía de acceso a Luisiana y La Galissonnière envía misiones. Céleron desciende por el río y Duquesne manda edificar fortificaciones; una de ellas llevará su nombre y dará origen a Pittsbourg. Paul Marin y Jacques Le Gardeur de Saint Pierre, oficial perteneciente a una familia que cuenta con cuatro generaciones de marinos al servicio del rey de Francia, realizarán este plan estratégico. Los ingleses reaccionan, lo cual no impide que antes de la guerra de los Siete Años y de la pérdida francesa de Canadá «quede completada la línea de comunicación desde Saint-Laurent a los Grandes Lagos, desde los Grandes Lagos al Ohio y del Ohio al golfo de México».

La Galisonnière forma parte de los oficiales de marina que desempeñaron un papel muy importante en el movimiento científico de la época [16]. Colaboró en las investigaciones de François Gaulthier, amigo de Duhamel du Monceau. La Galisonnière se preocupó de recoger plantas durante sus campañas, y estudió el modo de conservarlas durante los viajes marítimos. En efecto, los transportes que realizan los marinos son de gran importancia para los naturalistas y los encargados de aclimatar las plantas. Un hermano del ministro Turgot, y caballero de Malta, publica en 1768 una *Mémoire instructif* sobre este tema que figura junto al *Avis pour le transport par mer des arbres* de Duhamel du Monceau en la biblioteca de la expedición de Lapérouse. Un colaborador de Linneo enviado a Canadá, Pehr Kalm, habla con asombro de los conocimientos de La Galissonnière en ciencias naturales hasta el punto de compararlos con los de su maestro. Al dejar su gobierno en Canadá, La Galissonnière se ocupará de la conservación de los archivos de mapas y planos de la Marina. Mostrará su interés tanto por la astro-

guiente es de Convenin, p. 170, siguiendo a C. de Bonnault, *Histoire du Canada français*, París, 1950.

[16] Véase *Rochefort et la mer*.... contribución de R. Litalien, pp. 18-20.

nomía náutica y la hidrografía como por las ciencias naturales. En la generación siguiente veremos cómo los oficiales de la Marina Real reciben formación en las disciplinas científicas. Los marinos aportarán una imagen real de América. La exploración ya no seguirá sólo los métodos tradicionales, sino que se hará de forma científica.

La América de los agrimensores: la ascensión del móvil científico en los descubrimientos

La ciencia llegará a considerarse durante este siglo como el valor más noble. Se trata de conocimiento puro o aplicado, pues el móvil científico no se separa por completo de los restantes. El Estado se encarga de organizar, y los particulares o los grupos constituidos toman la iniciativa.

En 1736, Bouguer, La Condamine, Joseph Jussieu y sus compañeros viajan a América del Sur. No se trata del primer viaje de científicos franceses a estas regiones. Richer y el padre Feuillée, por ejemplo, les precedieron. Pero éste es un período nuevo en la historia del descubrimiento, un período a partir del cual se organiza la expedición multidisciplinaria a Ultramar para precisar y mejorar los conocimientos científicos sobre el globo terrestre.

Cassini midió el arco del meridiano entre París y Amiens, y mantuvo una polémica con Newton sobre la configuración exacta de la Tierra. La hipótesis del inglés mantiene que el globo está achatado por los polos y, por tanto, el radio ecuatorial es más amplio que el radio polar. Para decidir mediante la verificación experimental, la Academia de Ciencias envía dos expediciones, una al Ecuador y otra al Polo. Maupertuis es enviado a Laponia y finaliza su misión en 1739, y se confirma la hipótesis de Newton.

En 1738, explica el interés de sus estudios: «Si no se dispone de las distancias exactas entre los distintos lugares. ¿a qué peligros se expondrían los que van en busca de esos lugares a través de los mares?». La cartografía exacta y la navegación científica son la consecuencia de la aplicación de procedimientos matemáticos a la realidad por parte de los marinos. Así pues, «el rey ordenó que se midiese el grado del meridiano junto al Ecuador y al Círculo Polar». Su comparación permitirá

determinar «la figura [de la Tierra] lo más exactamente posible». El conocimiento teórico tiene utilidad práctica, pues

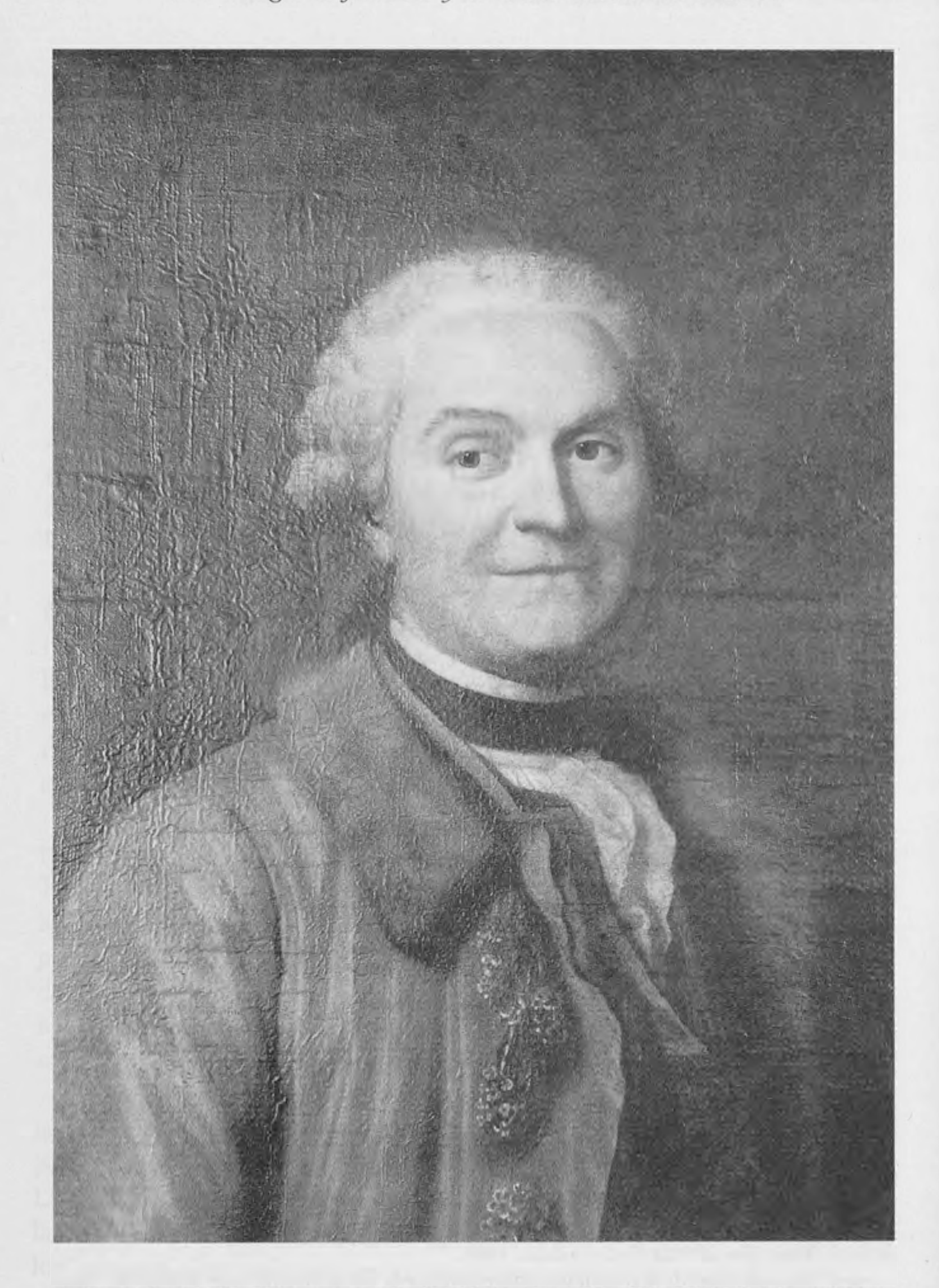
> existe tal coordinación entre las ciencias, que los mismos elementos que nos valen para guiar una nave en el mar nos sirven para conocer la órbita de la Luna [...] para llevar las aguas allí donde se necesite para establecer la comunicación.

En efecto, los proyectos para abrir los istmos por medio de cálculos de desnivelación se inician en el siglo XVIII, aunque su realización pertenece al siglo siguiente, en Suez, Kiel y Panamá. Por tanto, Maupertuis concluye: «Éstas fueron las razones que llevaron al rey a ordenar los dos viajes al Ecuador y al Círculo Polar». El método científico camina parejo al espíritu clásico en un proyecto propio del Siglo de las Luces: «La determinación de la figura terrestre es útil para todos los pueblos y todos los tiempos».

La expedición al Ecuador será más larga que la de Laponia. En lugar de la selva y los pantanos de la Amazonia o de la jungla de África y de Borneo, por entonces inaccesibles, se elige la región de Quito, en el virreinato del Perú. La altura modifica el clima, y además los Andes permitirán realizar mediciones orográficas [17] y la recogida de datos sobre física, meteorología e historia natural en una región ya colonizada. El matemático Godin dirigirá la expedición, aunque la posteridad recordará sobre todo el nombre de La Condamine, gracias a sus publicaciones. La Condamine, nacido en 1701, entra en la Academia de Ciencias antes de cumplir los 30 años, igual que Bougainville. Adquiere experiencia en un viaje por el Mediterráneo y Asia Menor [18]. Unido a Voltaire, que apoya la hipótesis de Newton contra la teoría de Cassini, La Condamine es designado para formar parte de la expedición en la que participa también Pierre Bouguer, matemático y astrónomo con el que competirá en la publicación de los resultados, y Joseph de Jussieu, miembro de una familia que aportará a lo largo de tres generaciones, al menos cinco nombres ilustres a las ciencias naturales. Par-

[17] Sobre este tema véase N. Broc, *Les montagnes vues par les géographes et les naturalistes de langue française au XVIII s.*, París, 1969.

[18] Para el viaje de La Condamine, consultar la presentación que realiza H. Minguet, Ch. M. de La Condamine, *Voyage sur l'Amozone*, París, 1981.



Retrato de Charles-Marie de La Condamine (1761). Colección Observatorio de París.

ticipan también un geógrafo, un relojero, un ingeniero, dos técnicos y un cirujano.

El rey de España concede la autorización. La nave *Portefaix* zarpa desde La Rochela. El 6 de mayo de 1735 la expedición desembarca en Cartagena, y más tarde, acompañada por oficiales de Marina españoles encargados de la escolta y vigilancia, se dirige por tierra a Panamá, donde embarca hacia Manta y Guayaquil. En Manta, Bouger y La Condamine se separan de los demás y comienzan sus trabajos de medición. Para realizar el levantamiento de los planos utilizan el método de triangulación y construyen pirámides de piedra para indicar los ángulos. En la altura de las cimas andinas obtiene resultados que se aproximan en ocasiones al 1 % de las medidas actuales. Con los teodolitos y los instrumentos de agrimensor, los científicos franceses «miden, elaboran cartas, señalan las temperaturas, las variaciones de la presión atmosférica, el magnetismo terrestre, la gravitación y la velocidad del sonido» [19]. Alexander Humboldt hará lo mismo en sus viajes 60 años más tarde.

Comienzan los problemas entre los miembros de la expedición. Aquí en América sucede lo mismo que en otras latitudes y en otras expediciones con personalidades como éstas; los sabios naturalistas como Fusée-Aublet, Commerson y tantos otros, muestran un carácter difícil e inestable [20]. La promiscuidad a bordo puede ser la causa, pero en tierra puede depender también del cansancio motivado por el clima, las susceptibilidades entre compañeros o la acritud de los caracteres. Por su parte, los españoles desconfían, sospechan que buscan tesoros. En Cuenca discuten con ellos, destruyen las pirámides que servían de base a la triangulación y los llevan ante los tribunales:

> ¿Qué razones podían tener gentes de noble condición para llevar una vida tan miserable, tan fuera de lo común, tan agotadora, qué razones tendrían para atravesar montañas y desiertos, y observar las estrellas si no es conseguir grandes beneficios?,

[19] La Condamine, *op. cit.*, pp. 15-16.

[20] Véase en *Rochefort et la mer...* nuestra contribución, p. 32. Sobre los naturalistas en América seguiremos la contribución de Y. Laissus en *L'importance de l'exploration maritime*, «Les naturalistes français en Amérique du Sud au XVIII s.», pp. 65-78.

se pregunta un noble criollo de Quito. En 1743, Bourguer regresa por Cartagena a Francia y publica por su cuenta los resultados comunes. La Condamine decide acompañar al cartógrafo y matemático español Pedro de Maldonado, con el que traba amistad y gracias al cual conoce los primeros mapas de la Amazonia. Juntos descienden por el río de las Amazonas. A través de Belem de Pará, Cayena y el Atlántico, La Condamine regresa a Francia. Esta exploración del Amazonas, en 1743, dará lugar a una publicación leída en 1745 en la Academia de Ciencias con el fin de hacer sombra a Bouguer: *Relación abreviada de un viaje realizado por el interior de América meridional, desde la costa del Mar del Sur hasta la costa de Brasil y la Guayana siguiendo el río de las Amazonas.*

Durante el largo descenso, La Condamine trabaja sin descanso: elabora un mapa del Amazonas y lo compara con el del padre Fritz, jesuita. Mide la anchura del río, la velocidad de la corriente, realiza estadísticas barométricas y mide la altitud del Sol. Hace referencias a los relatos clásicos, utiliza su espíritu crítico, expresa sus razonamientos sobre las tribus del Amazonas y el mito de Eldorado y señala los descubrimientos útiles. Así, establece que las cuencas del Orinoco y del Amazonas se comunican entre sí:

> la comunicación entre el Orinoco y el Amazonas, dada por cierta hace poco, puede parecer un descubrimiento geográfico, pero la unión entre estos dos ríos está señalada sin ningún error en los mapas antiguos, pero todos los geógrafos modernos la habían suprimido en los nuevos mapas.

La Condamine prefiere la experiencia como método de decisión a los excesos del espíritu crítico. En los modernos, «el espíritu crítico llevado a sus extremos» es el causante de que «las suposiciones y conjeturas simplemente verosímiles hayan prevalecido sobre los hechos atestiguados en los relatos de viajes».

Nada puede sustituir a las mediciones exactas. Muchos de los errores geográficos tienen su origen en los intercambios de viva voz con los indígenas:

> Sabemos que la diversidad de nombres con que se señala a un mismo lugar, y especialmente a un mismo río, dentro de los diferentes

> pueblos que habitan en sus orillas ha sido siempre un escollo para los geógrafos [21].

La Condamine llega a través del estudio crítico a la afirmación de que existe una comunicación entre las cuencas de los dos grandes ríos, hecho que Humboldt se encargará más tarde de confirmar mediante la prueba experimental. Así, «el Amazonas y el Orinoco, unidos entre sí por el río Negro», forman una «isla, la mayor que se conoce en el mundo» o mejor, una «nueva Mesopotamia», donde se situará durante mucho tiempo el mito de Eldorado. La Condamine considera esa creencia no fundada, pero reforzada

> en parte por la codicia y la obsesión de los europeos, que deseaban a toda costa encontrar lo que buscaban, y en parte, por la tendencia al embuste y a la exageración de los indios, interesados en alejar a los huéspedes incómodos.

Nos ofrece una idea sintética del mundo que va a descubrir:

> Una vez en Borja, me encontré en un mundo nuevo, apartado de todo trato humano, sobre un mar de agua dulce en medio de un laberinto de lagos, de ríos y de canales que se cruzan en todas direcciones, una selva inmensa, sólo accesible a través de ellos [...]. Río abajo de Borja, a 400 ó 500 leguas, una piedra, un simple guijarro es tan raro como podría serlo un diamante.

Sabe comparar, le gusta deducir, clasificar y razonar. Señala que entre los indios de América existen grandes diferencias en sus lenguas, hábitos y costumbres. Pero busca los rasgos comunes, recoge de forma sistematizada el vocabulario e intenta encontrar parentescos entre los indios de América, los pueblos de África y los de las Indias orientales a través del lenguaje. Las palabras *abba*, *papa*, *mama* le inspiran una exposición sobre las lenguas primitivas. Pero el científico civilizado menosprecia a estos salvajes:

> Me ha parecido observar en todos un fondo común en su carácter, cuya base está formada por la insensibilidad. Dejo a juicio del lector

[21] La Condamine, *op. cit.*, p. 94.

> si ésta debe honrarse con el nombre de apatía o degradarse con el de idiotez. Pero nace, sin duda, de la escasez de sus ideas, que no llegan más allá de sus necesidades [...]. No podemos ver sin sentir vergüenza lo poco que el hombre entregado a la naturaleza, privado de educación y de contactos en sociedad se diferencia de las bestias [22].

Un testimonio más que coincide con el de los marinos.

A su regreso al mundo civilizado, el científico se felicita de que los representantes de los Estados cultos sean capaces de compartir estas preocupaciones científicas y valorar su utilidad. Se siente satisfecho del recibimiento de los portugueses de Pará, gracias «a un ministro que ama las ciencias y conoce su utilidad». Igualmente, d'Orvilliers, comandante en Cayena, pone todos los medios a su disposición para llevar a cabo sus estudios y «mostró su agrado por compartir conmigo el trabajo», explica La Condamine. En efecto, el científico se dedica a medir y realizar experimentos en especial sobre la velocidad del sonido, que luego compara con los resultados obtenidos en Quito. Tras cinco pruebas, concluye que el sonido se propaga en Cayena a 355 m/s, es decir, cerca de 15 m/s (cerca de 8 toesas) más que en Quito. Decide continuar en Guayana con las mediciones y observaciones acumuladas durante varios años en América del Sur. Recuerda que

> nadie ignora que fue en esta isla donde monsieur Richer, de esta Academia llevó a cabo en 1672 el descubrimiento de la diferencia de gravedad en distintos paralelos, y que sus experimentos fueron la base primera de las teorías de monsieur Huyghens y monsieur Newton sobre la forma de la Tierra.

Al tiempo que las mediciones de Maupertuis, La Condamine y sus compañeros establecen la forma; de este modo se completa el circuito. Todo ello sin olvidar que el iniciado en las ciencias exactas podrá, de paso, aprovechar la utilidad técnica de los descubrimientos y sus aplicaciones prácticas. Se trata tanto de técnicas navales como de plantas útiles. Al describir las canoas indígenas horadadas en un tronco de árbol, La Condamine señala que en la Amazonia los portugueses las utilizan como obra viva que cubren con un puente para hacer ber-

[22] *Ibidem*, pp. 60-62.

gantines, que pueden alcanzar los 60 pies de largo por 7,5 de ancho y 3,5 de profundidad, y una capacidad de hasta 40 remeros. Una de estas embarcaciones con cubierta y aparejada, puesta a punto por un capitán de marina mercante y tres marinos franceses causó sensación unos años antes entre la gente de Pará al adentrarse en la mar y realizar en seis días el trayecto a Cayena que a él le había costado dos meses. En efecto, los marineros locales hacen escala en tierra al atardecer y nunca navegan en alta mar, lo que al menos ha permitido a La Condamine realizar un mapa fidedigno de esta costa, tras determinar los datos mediante la observación de las latitudes y longitudes de Pará y Cayena.

La Condamine describe las plantas y los animales, cocodrilos, tigres, monos, papagayos, y habla con frecuencia de «el cacao, que es la moneda utilizada en la región, por ser la principal riqueza de sus habitantes». Describe también la ipecacuana, la zarzaparrilla, la vainilla, el café, introducido poco antes, y el copal, resina medicinal que se utiliza también como brea para calafatear las embarcaciones, y ofrece un estudio del caucho, del que señala su pronunciación y sus usos.

La Condamine hizo buenos relatos y descripciones; tuvo mucho éxito en los salones, despertó el interés de sus contemporáneos y eclipsó a sus rivales, Bouguer y sus compañeros, menos afortunados que él. El naturalista Jussieu regresa a Francia a los 36 años de haber marchado, pero había perdido sus trabajos y las cajas que guardaban las colecciones de historia natural, atesoradas a lo largo de toda una vida de investigaciones en América del Sur. Godin acabó en la miseria. Bouguer consiguió fama de matemático y contó con el apoyo de Condorcet. Pero La Condamine, muerto en 1774, será el más famoso de todos. Se impone esta conclusión [23]: «Los resultados científicos de la expedición hubieran sido sin duda mucho más amplios si sus miembros no hubieran estado enfrentados desde el comienzo». A pesar de ello realizaron estudios astronómicos, mediciones de montañas, elaboraron mapas de las costas del Pacífico, las cuencas del Esmeraldas, del Amazonas y de la costa atlántica ecuatorial, sin olvidar las múltiples observaciones sobre ciencias naturales. El conjunto se considera «una etapa decisiva en el descubrimiento de una parte del globo terrestre por entonces totalmente desconocida».

[23] H. Minguet, p. 25 del prefacio de La Condamine.

Antes y después de La Condamine, especialistas o aficionados, los naturalistas franceses abundan en América del Sur [24]. Antes de La Condamine, el padre Feuillée (1660-1732), de la orden de San Francisco de Paula, trabaja como astrónomo y naturalista. En 1714 publica un *Diario de las observaciones físicas, matemáticas y botánicas realizadas por orden del rey en las costas orientales de América meridional*, en Perú y Chile, entre 1707 y 1712. Un tiempo antes había medido el meridiano de la isla del Hierro, en Canarias, utilizado como punto de origen en muchos mapas de la época. Se le considera «uno de los primeros estudiosos franceses de la fauna y flora suramericana».

Más tarde, después de La Condamine, veremos al médico y botánico Joseph Dombey explorar América del Sur entre 1778 y 1784. Por lo general, las autoridades españolas se muestran recelosas. Pero incluso en territorio francés, como la Guayana, los científicos franceses chocan a menudo con las autoridades locales. Podemos citar también a Pierre Barrère, botánico como Fusée-Aublet, o al médico Artur Buffon, que no llegó a viajar. La Academia y el Jardín del rey son los polos de atracción en París que se ocupan de recoger los resultados, fomentar el trabajo, publicar las investigaciones y aclimatar las plantas. Misioneros, marinos, científicos y funcionarios son los grupos y redes encargados de recoger y difundir los descubrimientos científicos [25]. La conservación de plantas es fundamental; será un campo de aplicación de los conocimientos científicos en favor del bienestar y del desarrollo en el Siglo de las Luces. Es uno de los aspectos más modernos y prácticos de los descubrimientos en el Ecuador. En Francia se introducen especies vegetales que se utilizarán en medicina, como la quinina. Fagon, médico de Luis XIV, les dedicará un estudio. A partir de la Regencia, se aclimatan en Guayana 20.000 plantones de café, introducido por Mourgues. En 1737, Artur opinaba que sólo con el cacao se podría sacar a la colonia de su triste situación. El caucho, descubierto ya por Fresneau, es descrito por La Condamine. Por último, en la segunda mitad de siglo, Pierre Poivre, que ha dedicado su esfuerzo, su talento y su fortuna en conseguir plantas de especias en las Indias holandesas, envía a Guayana mirísticas y claveros para su aclimatación.

[24] Véase la fundamental contribución de Y. Laissus, citada *supra*, n.º 20.

[25] Véase nuestra contribución en *Rochefort et la mer...*, p. 31.

La América de las Luces es el origen o el banco de pruebas para estas plantas útiles, cuyo cultivo modifica la vida cotidiana y las relaciones económicas en el mundo. Gracias a los navegantes y a los científicos de Europa, a los jardineros como Thouin o La Martinière, gracias a los especialistas que participan en las expediciones científicas y gracias a los funcionarios ilustrados, el descubrimiento se hace científico; la ciencia debe ser útil.

[illegible]
estas plantas útiles, cuyo cultivo científico [illegible]
ciones económicas en el mundo [illegible]
ticos de Cayena [illegible] los botánicos como Thouin o La Martinière [illegible]
esta y las [illegible] que participan en las expediciones científicas
gracias a los funcionarios [illegible] al descubrimiento [illegible]
nico, la ciencia debe así [illegible]

Capítulo II

AMÉRICA, ILUSTRACIÓN Y PROGRESO. LA IMPORTANCIA DE LA TÉCNICA: LA ORGANIZACIÓN ESTATAL Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA MARINA DURANTE EL SIGLO XVIII EN FRANCIA

En el Siglo de las Luces, los conocimientos no son sólo teóricos ni los descubrimientos son sólo científicos, también interesa la aplicación práctica, que nace de un deseo de bienestar y se traduce en mejoras de nuestro entorno. Progreso y bienestar se hacen posibles, pues el descubrimiento es rico en aplicaciones. La teoría y la práctica caminan parejas para lograr los avances técnicos decisivos, lo cual supone una novedad. En el siglo XVI, bastaba con tener buenos conocimientos prácticos para ir a América; el hombre del Siglo de las Luces será más exigente.

El caballero Pagès, oficial de Marina, que viaja por placer, inaugura un estilo de turismo dentro de los descubrimientos [1]. He aquí lo que dice de un piloto indígena:

> Sus órdenes eran concisas y tranquilas [...]. Era capaz de determinar con mucha prontitud la situación de su embarcación siguiendo reglas distintas a las nuestras que no conseguí averiguar. Si su talento hubiera sido cultivado por las matemáticas y si hubiera tenido el valor que tienen los europeos en la navegación, creo que sería un marino excelente.

Esta reflexión señala la diferencia entre un contemporáneo de Luis XV y la época en que los compañeros de Vasco de Gama aprendían en estas mismas aguas del océano Índico a manejar el cuadrante aci-

[1] Véase la edición de N. Broc, *Autour du monde par François de Pagès,* París, 1991. La cita siguiente en p. 189.

mutal con el que los pilotos averiguaban su situación en estas latitudes.

Los avances técnicos pueden servir para mejorar la comodidad y la seguridad de la travesía. Éstos se deben, fundamentalmente, a una organización material atenta a las enseñanzas de la experiencia y que se desarrolla en función de la hipótesis y representaciones teóricas. El progreso material acompaña al desarrollo de las ciencias. El descubrimiento se convierte en una cuestión de organización: los responsables ilustrados pretenden conseguir una representación positiva, conforme a lo real, que ponga de relieve de forma razonable y razonada las tierras descubiertas. El Estado coordinará los medios materiales y la formación de los hombres, en función de las necesidades de su política. Los resultados se traducirán en la evolución de las técnicas marítimas. Las transformaciones cualitativas serán un punto esencial en la segunda mitad del siglo XVIII.

Ilustración y progreso material en las Américas: conocer para poder administrar bien; Malouet en la Guayana

La Guayana abarcaba entonces desde el Amazonas al actual Surinam. En 1776, los franceses llevaban allí dos siglos, pero nunca habían hecho nada perdurable. La Guayana, el soñado Eldorado, sirve de cebo para organizar cualquier fraude en Francia que luego fracasará en aquellas tierras. El descubrimiento de la realidad es una labor constante, al menos después de Brétigny y Colbert. El intendente de la Marina Malouet se dedicará a ello poco antes de la guerra de América [2].

[2] Malouet, *Mémoires*, 2 vols., París, 1874. Las *Memorias* de Malouet, escritas en 1808, fueron publicadas por su nieto, el barón Malouet, durante el Segundo Imperio, en 1868. Nacido en Riom en 1740 en el seno de una familia de magistrados y médicos, sobrino de un oratoriano, Pierre-Víctor Malouet realizó sus estudios en París y se traslado a la embajada de Francia en Lisboa. Entra en la administración colonial y de Marina, y se destaca en Santo Domingo por su oposición a la esclavitud. Se le envía de inspección a la Guayana en 1776 y después se le nombra intendente de la Marina en Toulon. Diputado en la Asamblea Constituyente y realista, emigra a Inglaterra y regresa durante el Consulado. Bajo el Imperio ejerce como prefecto en Anvers y Consejero de Estado. Unos meses antes de su muerte, en 1814, se le nombra ministro de la Marina de la Primera Restauración. Las citas siguientes proceden del tomo I de sus *Mémoires*, pp. 25, 83-85, 40-41; 74, 79, 132-136.

En vísperas de la guerra de los Siete Años, cuando en 1763 Francia pierde Canadá, ayudado por el ministro Choiseul, el caballero de Turgot, hermano del futuro ministro, junto a monsieur de Chauvalon ultiman un proyecto de colonización de la Guayana. Consistía en enviar a 20.000 labradores europeos, la mayoría de los cuales moriría a causa del clima, denominado después «guillotina fulminante». Malouet era por entonces inspector de embarques a las colonias. El plan le parece novelesco, una locura. El resultado es que 12.000 desgraciados candidatos a conseguir una rápida fortuna acaban enterrados en Kourou en el plazo de 18 meses. El Canadá francés en la época de Luis XIV contaba con igual número de colonos. «Si los señores Turgot y Chauvalon hubiesen ido a Cayena antes que su nueva colonia, es probable que hubieran regresado enseguida para impedir que se embarcasen estos colonos», escribe Malouet 12 años después. Sin embargo, a pesar de esta triste experiencia, surge un nuevo proyecto a comienzos del reinado de Luis XVI, bajo los auspicios de un tal barón de Bessner, que funda una compañía y consigue la participación de la corte, de los especuladores y del entorno del hermano del rey. De la experiencia anterior ha quedado claro que el clima es fatal para los europeos; por tanto piensan reunir a 100.000 indios para cultivar las tierras, y traer negros, quizá 20.000, del vecino Surinam, sin contar las aportaciones de la trata de África, que se desviaría de las cercanas Antillas. Los proyectos de plantación son grandiosos. Con los indios habría que actuar como hicieron los antiguos jesuitas del Paraguay, incluso se podría reunir a algunos misioneros supervivientes para desarrollar esta nueva colonización. Malouet frecuentaba los salones parisinos, en ellos conoce al abate Raynal, y participa de las ideas de su tiempo; pero su actitud intelectual es claramente la de un funcionario racional, la de un hombre de su generación: «Las teorías y la oratoria filosófica nunca me han gustado; he preferido estudiar los hechos más que los sistemas». Por tanto, prefiere comprobar las posibilidades reales de la zona antes de comprometer los recursos, la autoridad del Estado y la fortuna de los particulares. Para desarrollar la Guayana hay que saber cómo han actuado los holandeses en Surinam. Así es que decide ir allí y comprueba que la tierra roturada se agota al cabo de tres cosechas, o que la importación de mano de obra negra no es realista. En cuanto a los indios, lo más que se podría encontrar, diseminados por toda la Guayana, es una décima parte de las cifras barajadas y, además, odian la

agricultura. En resumen, los proyectos son una utopía. La compañía llega a proponer en sus planes

> una fábrica de quesos, de la que espera conseguir un gran beneficio; cito esta excentricidad con el único propósito de mostrar hasta dónde pueden llegar las fantasías de la codicia; y, vuelvo a repetir que los jefes de esta asociación eran hombres ilustrados,

escribe Malouet. Es muy posible que Jules Romains leyera esto antes de poner en escena, entre las dos guerras mundiales, sus comedias, en las que relata la preparación de un timo con el aval de un científico geógrafo para colonizar una mítica Guayana, donde después tienen que encargarse de todos los que llegan al lugar. Malouet critica el proyecto:

> Ya que yo era el representante del gobierno en este asunto, no debía permitir que éste diera por tercera vez su consentimiento a una empresa tan ridícula. El soberano, como protector de los bienes particulares, que componen el bien público, sólo debe otorgar su apoyo a operaciones arriesgadas en casos muy contados.

Malouet demuestra fácilmente a los financieros la temeridad del proyecto. Al ser el producto total de la colonia de 600.000 francos al año, cifra comprobada, los colonos no podrán pagar por encima de esta cifra de base para la compra de negros y mercancías. Los cargamentos de la compañía llegarán, pues, a 100.000 escudos y no al millón, como se había proyectado. El razonamiento es definitivo, pero a pesar de todo, Bessner quiere tentar a la gente y manda distribuir en Versalles mapas con la situación de las futuras plantaciones.

Malouet irá, pues, al lugar antes de se inicie nada. Se le amplían sus poderes y sus informes sobre la Guayana y Surinam serán determinantes.

En su opinión, para conseguir una buena administración, es necesario que los conocimientos prácticos, experimentales, establezcan un inventario detallado que lleva a cabo un descubrimiento positivo y razonado. Hay que desterrar los conceptos *a priori*, y así lo explica en su entrevista con el ministro Maurepas antes de su partida:

> No pretendo que la Guayana no pueda convertirse en una colonia importante, pero lo que hasta ahora se ha hecho y lo que ahora se

> pretende me parece una locura: cuando los holandeses, nuestros vecinos, fundaron su rica colonia de Surinam, no se guiaron por memorias hechas en Amsterdam; fue en el propio lugar donde los empresarios inteligentes prepararon sus proyectos de cultivo y desecación, y después acudieron a los capitalistas de Europa.

Los argumentos de la compañía son pura especulación: «¿quién os asegura que estos indios y negros existen, que será fácil reunir a 100.000, civilizarlos y acostumbrarlos al trabajo?». Según Malouet, para el Gobierno la conclusión es evidente: «La compañía no solicita ningún adelanto y lo único que pide con insistencia es permiso para arruinarse. Mi opinión es que debe negársele».

La gestión adecuada debe ser experimental, comparativa y posibilista. Es la aplicación de un método de principios y administración adaptados a lo racional y lo real.

> Si todavía queda alguna posibilidad de lograr algún éxito, se logrará si se adoptan procedimientos ya consagrados por la experiencia [...] va siendo hora de poner un límite a todos estos intentos funestos o infructuosos, y de aplicar en la Guayana un plan de operaciones con conocimiento de causa. Se conseguirán resultados positivos si se trabaja en la propia colonia, si se interroga a los habitantes, se visitan las tierras y se comparan los procedimientos utilizados por los holandeses con los nuestros.

Éste sí es un verdadero método de descubrimiento, un método que con perseverancia, voluntad y coraje, Malouet, como estudioso e intermediario iniciará en el lugar, pues como él dice, «para llegar a los mismos resultados que nuestros vecinos, mi opinión seguirá siendo que hay que emplear los mismos medios y evitar cualquier novedad que no esté basada en una razón sólida». Éste es el verdadero método del progreso en la Ilustración.

El intendente de Marina embarca en El Havre en 1776. Desembarca en Cayena y se dirige inmediatamente río arriba, en canoa, con una peluca empolvada y calzón a la francesa, hacia el interior. Visita a los colonos, recorre la selva virgen, pregunta a los indios, viaja a Surinam y, finalmente, nos ofrece un cuadro geográfico y etnográfico que encierra los pensamientos y teorías de la época, aunque con un espí-

ritu positivo bastante más real que los mapas engañosos del barón de Bessner.

La visión del geógrafo no excluye el lirismo del prerromántico. Se muestra sensible al espectáculo de la Naturaleza, y sus relatos inspirarán a Chateaubriand, que tomará de Malouet la descripción de las selvas americanas. En el funcionario eficaz la sensibilidad ante la Naturaleza no excluye el sentido de la síntesis. Malouet se informa previamente, y cuando escribe lo hace en relación a sus conocimientos: «Había leído en el viaje de La Condamine la descripción de las grandes olas, características de la costa de Brasil, que también se dan, pero con menos frecuencia, en la de la Guayana», escribe a propósito de un percance que sufre en un estuario, y del que se salva gracias a los indios que lo acompañan. Es probable que conociera también las teorías sobre la orogénesis desarrolladas por Buffon y los naturalistas de su tiempo Pallas y Saussure[3], cuando describe la naturaleza del terreno de la Guayana: no muy lejos del mar, el movimiento de las aguas forma las sabanas cubiertas de agua que reciben «los residuos vegetales y los restos de las montañas arrastrados por los torrentes»; en oposición al zócalo continental,

> es una mezcla blanda que todavía no ha sufrido la acción del fuego subterráneo, mientras que las tierras altas sí han sufrido esta conmoción. La mezcla sin orden de arena y arcilla, de materias vitrificadas, de areniscas y el corte de las montañas, indican la fuerza demoledora de la naturaleza, que ahora está en calma en esta parte del continente, donde no existen volcanes ni temblores de tierra, tan frecuentes en la parte occidental.

El geógrafo estudia primero la hidrografía, describe la costa, su aspecto desde el mar, donde a 100 millas de la costa se perciben las aguas dulces del Amazonas. Explica con detalle el litoral sumergido, la extraña naturaleza de los manglares, la ensenada de Cayena y el clima. Sus notas establecen una comparación entre la América atlántica y el Pacífico, entre el clima de la Guayana y el de las Molucas, cuyas semejanzas permiten aclimatar plantas de especias enviadas por Poivre. Por úl-

[3] Véase N. Broc, *Les montagnes vues par les géographes...*

timo, como observador, aprecia en la distinta naturaleza del terreno la diferencia entre las regiones naturales:

> aun con terreno adecuado, las plantas sólo prosperan en las plataformas y terrazas protegidas del viento del norte. En las zonas continentales cortadas por grandes sistemas cuyas montañas se curvan en arcos o se prolongan paralelas a la costa, se perciben las amplias depresiones de tierras bajas contiguas cuando la dirección de las montañas permite la comunicación; y son cerradas, parceladas sin orden alguno, cuando el continente ya no es plano ni montañoso y presenta la forma vulgar pero expresiva de unos huevos al plato, como en la isla de Cayena o en la zona norte.

Como investigador sabe evaluar el potencial económico de las tierras estudiadas, no a través de la especulación, sino mediante una correcta administración. Calcula que serían necesarios unos 10 ó 12 años para desecar las tierras bajas impregnadas de sales marinas; que se necesitaría una tercera parte para vaciar la selva desbrozada; que las «tierras inclinadas» tienen un terreno más homogéneo, pero que en este caso el obstáculo para el cultivo proviene del

> clima excesivamente lluvioso, pues la mayoría de las plantas, al crecer oblicuas a la caída perpendicular de la lluvia, quedan desde jóvenes inclinadas por el viento y con las raíces al aire por la rapidez de las corrientes de agua.

Como observador realista, rechaza el espíritu de sistema, pero mantiene el sentido de la síntesis:

> Comprendí la historia de la Guayana, su miseria actual, su posible riqueza y el destino natural de sus diferentes zonas: las del norte en pequeños cultivos y granjas; las del sur en grandes establecimientos, dentro de un espacio tres veces mayor que la colonia de Surinam.

En efecto, Francia aspira a conseguir en esta época todo lo que entonces se llamaba el «litigio franco-brasileño», antes del arbitrio suizo que se produjo después de la Primera Guerra Mundial.

Malouet, geógrafo positivo, funcionario crítico y espíritu ilustrado, es también un hombre sensible de su generación; es sensible al espec-

táculo de la Naturaleza, sensible a la universalidad de la naturaleza humana, salvo para los salvajes, ante los que no alimenta esperanza alguna; es sensible a un deísmo racional que no rechaza las fuentes del corazón y del sentimiento. La descripción de la generación prerromántica tiene el valor de un nuevo descubrimiento:

> es en Occidente donde se encuentra el mundo primitivo, la tierra y los hombres en su estado natural. Allí se escucha en la soledad la voz del Creador, allí podréis descubrir la forma original del globo y sus rasgos originales, la profunda unión de las tierras y las aguas y su progresiva separación; esas cúpulas de verdor sostenidas por columnas, entre las cuales se dibujan lianas a modo de guirnaldas, esta imponente arquitectura de las selvas ha bajado del cielo para dar testimonio de su autor. Tal es la primera impresión que se experimenta al penetrar en los bosques de la Guayana.

El sentimiento de la Naturaleza se expresa en esta generación. Las precedentes son mudas al espectáculo que ofrece América.

El hombre sensible siente emociones; por ejemplo, la de descubrir en las soledades de la Guayana a un viejo centenario, soldado superviviente de la batalla de Malplaquet, Jacques des Sauts, que pudo inspirar a Chateaubriand el personaje de Chactas.

Malouet ofrece un juicio equilibrado sobre los indios, alerta ante los prejuicios filosóficos en la comparación entre la vida salvaje y la civilización:

> Prestemos ahora atención a los detalles de esta vida salvaje, que nos parece tan miserable, y encontraremos quizás el grado de civilización que conviene a los indios y que es suficiente para su felicidad. Están adaptados a condiciones naturales muy diferentes a las nuestras, y de este modo, pueden considerarse seguramente más felices y sabios que yo, al comparar mi indumentaria con la suya y su salvaje agilidad a mi torpe civilización,

observa el estudioso tras un baño forzoso en el río Marioni. Malouet razona de acuerdo con el espíritu de su tiempo, pero matiza más que Raynal y Diderot. Primeramente, observa que los indios no viven en ese famoso «estado natural» que, probablemente, no existe.

> En primer lugar, viven en una situación social: tienen familias, jefes, costumbres, y deliberan; viven en un estado de sociedad natural, mientras que nosotros hemos llegado a un estado de sociedad política. El uno es resultado de las necesidades del hombre; el otro, consecuencia de sus pasiones. ¿Qué debemos fomentar, la civilización o la vida de acuerdo con la Naturaleza? ¿Introducir ciudades en los bosques o bosques en la ciudades?,

por decirlo con palabras de Malouet y a la manera de los «ecologistas» de la época de Rousseau. Y añade que los indios le parecen apáticos y holgazanes:

> No hay cosa que llame más la atención de un europeo que la indiferencia de estos indios, incluso el desinterés que les produce el observar nuestras habilidades, nuestras costumbres, nuestras comodidades. Sin embargo, si consideramos cuántas fatigas, peligros y molestias les impone esta vida salvaje, tendrá que tener algún encanto especial.

Para Malouet, la razón está en «el amor a la independencia», pues «los indios vegetan en las selvas para no someterse a ningún tipo de yugo». El error del civilizado es lo opuesto, pues «el hombre civilizado, al someter a sus pasiones todo lo que le rodea, pervierte para los demás y para sí mismo las ventajas de la civilización».

En adelante habrá que evitar los excesos y comparar sólo lo que es comparable:

> El hombre salvaje y el hombre civilizado están por igual alejados del verdadero camino hacia la felicidad, bien porque se entregan como animales a este instinto de la Naturaleza, bien porque la ultrajan en sus instituciones.

Las artes y las costumbres de los indios descritos por Malouet deberán juzgarse en función de los fines para los que han sido concebidas, y no por los fines que queremos imponerles:

> Los indios son perezosos, pero su aptitud para la caza y la pesca es superior a la nuestra; odian la agricultura, pero son excelentes alfareros. Bien mirado, tienen la suma de conocimientos y habilidades necesarias para su existencia individual y social. Debemos admirar los

> esfuerzos de su inteligencia y organización, los intentos y el trabajo que han tenido que realizar para llegar a la situación de sociabilidad en la que se hallan. Si se limitan a esta situación, es porque así lo quieren, pues en caso contrario habrían perfeccionado esta situación.

Y concluye así: «lo que digo de su inteligencia y organización no está en contradicción con lo que he dicho de su apatía, de sus facultades limitadas; y aunque siempre los juzgamos comparándolos con nosotros, deberíamos comparar sus medios con sus fines, su voluntad con el modo en que la realizan». Su «indolencia» es, de hecho, «una decisión libre y razonada de ser y gozar así, que se transforma en movimiento lleno de vitalidad cuando tienen una meta». Los salvajes están próximos al origen de la Creación, según opina un científico judío que los ha estudiado en Surinam; su lengua tiene, al parecer, ciertas analogías con el hebreo. Volvemos a encontrar a La Condamine.

En nombre del buen salvaje, ¿debe el hombre ilustrado aspirar a una regresión? Malouet se enfrenta a Rousseau, aunque es menos negativo que Lapérouse. Antes de atraer al salvaje a nuestra civilización, recordemos que

> aunque son pocas sus virtudes, la libertad de sus gustos y sus tendencias rara vez son criminales. Si desde esta infancia de la sociedad que nos recuerda la inocencia lanzásemos una mirada a la sociedad en que vivimos nosotros, no formularíamos el deseo del filósofo de Ginebra de regresar a los bosques o de llevar nuestras instituciones a sus orígenes primeros.

Puede haber algún error de perspectiva en los orígenes históricos, pero en materia de sociología y filosofía política hay equilibrio y prudencia por parte del ilustrado funcionario, que más adelante será un teórico partidario de la monarquía constitucional. El descubrimiento en la etapa de la Ilustración también se manifiesta en el avance del pensamiento positivo en relación con la ideología. Malouet, no muy conocido, se nos presenta como un personaje representativo del descubrimiento de una región, olvidada ya, después de dos siglos de asentamiento francés, como lo fue la Guayana del reinado de Luis XVI.

Política estatal: coordinación de medios y formación de hombres

Política colonial, política económica, política científica: el Estado ilustrado interviene en todos los niveles para multiplicar mediante la organización racional los frutos tangibles de un progreso que se mide en resultados económicos. Precisar los conocimientos significa ampliar el círculo de beneficiarios del bienestar dentro de la sociedad civil y política. «Despotismo ilustrado», si se quiere, y deseo de bienestar van unidos en Europa. Los móviles económicos y la cuantificación de bienes que evalúa los avances prácticos importan tanto como el desarrollo «filosófico» de la ciencia en los avances del descubrimiento.

La circulación de bienes se considera en esta época como un factor general de prosperidad. La libertad de intercambio, que es en primer lugar libertad para los productores, se reivindica en esta coyuntura mundial que comienza frente a las tendencias tradicionales al monopolio, que en la vieja concepción mercantilista favorecían determinados mercados. Para recoger resultados tangibles del desarrollo, para enriquecerse, hay que producir, comerciar. Los productos coloniales, los más rentables, son el azúcar, en primer lugar, y después el té, el chocolate y el café, que se incorporarán a los circuitos comerciales de las especias y los metales preciosos. En Francia, en España, en Rusia y, en primer lugar y por descontado, en Inglaterra, el Estado moderno se preocupará por promover el «libre intercambio» o, al menos, permisos recíprocos de acceso al mercado nacional y colonial, mediante tratados comerciales negociados. En caso contrario, los competidores se dedican al comercio fraudulento en un ámbito que se amplía con la apertura de los intercambios internacionales. Los antiguos pactos coloniales tienen que revisarse.

Francia pierde Canadá, pero nacen algunas fortunas con el azúcar de las Antillas, más productiva que las famosas «extensiones de nieve», y en cuanto a las antiguas «minas de castores», habrá que conformarse. Se buscan sustitutos a los territorios perdidos en otros lugares, en la Guayana, en las Malvinas, en Oceanía, o en cualquier lugar donde se pueda abrir un mercado. Lo que no se ha olvidado ha sido el consejo de Voltaire, «tenemos que cultivar nuestro jardín», trabajar sin perder el tiempo en especulaciones, cultivar nuestro jardín, no desiertos o es-

tepas. En esto consiste el descubrimiento, el nuevo descubrimiento de la Ilustración.

Organizar, producir, comerciar. Esto significa suprimir y atenuar las trabas de las naciones desarrolladas, consideradas como molestas en el futuro. Significa favorecer el paso de las plantas útiles que describen y traen los naturalistas. Significa llevar adelante una política colonial activa o renovada que exige competir con unos, como Inglaterra, firmar acuerdos con otros, como la España del Pacto de Familia o las Provincias Unidas, y establecer vínculos con las nuevas potencias, Estados Unidos o Rusia. En resumen, el Estado coordinará los medios materiales y navales necesarios para realizar esta política y se ocupará, antes que nada, de la formación de los hombres. La materia gris es la principal fuente de riqueza.

El poder real asegura en Francia el apoyo a la investigación. Al mecenazgo de Luis XIV le sucederá la labor de un príncipe cultivado, el regente Felipe de Orleans, cuya preocupación intelectual y científica es notoria [4]. Luis XV muestra un interés especial por las ciencias exactas, las matemáticas y la geografía. Sabe utilizar con maestría los instrumentos científicos y tiene afición por los experimentos [5]. Por último, la competencia de Luis XVI, sobre todo en geografía, está suficientemente demostrada. Se entiende así que los soberanos hayan seguido personalmente el desarrollo de las ciencias y de los descubrimientos, a los que consideraban una de las glorias más dignas en su reinado. Los títulos de botánico o geógrafo del rey van acompañados de dignidades y pensiones, y las gratificaciones recompensarán a los oficiales que demuestren su celo científico. Las instituciones, como las Academias o el Jardín del Rey; las personas influyentes en política, como los ministros o los favoritos; las personas con poder económico, como los recaudadores de impuestos, y las que influyen en la vida social e intelectual colaborarán en el engrandecimiento de la ciencia. En torno a los mecenas y a las instituciones oficiales se formarán redes encargadas de recoger y difundir los resultados de la investigación.

Siguiendo los pasos del rey, los ministros tendrán a gala apoyar a la ciencia. La Academia Real de las Ciencias es una institución esencial

[4] Véase la biografía de J. Meyer, *Le Régent*, París, 1985.
[5] Véase la biografía de M. Antoine, *Louis XV*, París, 1988.

en la que resalta el hecho de que sus miembros sean jóvenes (La Condamine y Bougainville ingresan antes de cumplir los 30 años). La red de miembros franceses y extranjeros que pertenecen a ella extiende su influencia por todo el mundo. Los ministros más famosos de esta etapa consideran un honor formar parte de esta institución [6]. Law ingresará en 1719, cuando su compañía está en el mejor momento; después será el turno de Maurepas y La Vrillière, Malesherbes, Praslin, primo de Choiseul, y Castries, el último gran ministro de la Marina. Bajo la tutela del rey, la Academia patrocinará numerosos viajes científicos. Pertenecer a esta institución es una recompensa muy buscada, y para conseguirlo el naturalista Dombey, que viajó a América del Sur en tiempos de Luis XVI, recibió los consejos de André Thouin, jardinero del rey.

El Jardín del Rey es otra institución que se ocupa de la investigación; ya hemos hablado del papel de Fagon, médico de Luis XIV, o de los trabajos de los Jussieu. La labor de Buffon a lo largo de toda esta etapa es esencial. La esperanza de ser citado en la *Histoire naturelle* de Buffon, o de lograr de Maurepas un certificado de miembro del Jardín o gabinete del rey, alimenta el interés de los investigadores. En estas reuniones se conseguían ventajosas relaciones con las gentes de los despachos ministeriales.

El desarrollo de algunas ciencias, como la hidrografía, la astronomía o las matemáticas, conduce a la creación de nuevos organismos durante este etapa. La Academia de Marina funciona desde 1754. En ella se agrupan oficiales y científicos como Borda, Fleurieu, Fleuriot de Langle y muchos otros marinos que se instruyen en las ciencias exactas y en las de la Naturaleza. Así, en la segunda mitad del siglo XVIII, el Cuerpo de Oficiales de Navío promoverá las ciencias del descubrimiento.

Desde la guerra de los Siete Años hasta el final del Antiguo Régimen, desde las reformas de Choiseul hasta las de Castries, se regulará y mejorará el reclutamiento y la formación de los oficiales de la Marina Real, aunque no siempre se ajustarán a las necesidades. Los estudios se ponen al día y se alientan las aptitudes científicas. La Marina se

[6] Véase Y. Laissus, su contribución citada *supra*, en *L'importance de l'exploration maritime*, p. 70.

convierte así en un cuerpo de científicos que irán desarrollándose a medida que crezca la complejidad técnica de la etapa ilustrada.

El reclutamiento de los oficiales de Marina sigue manteniendo, por lo general, los criterios aristocráticos de nacimiento y fortuna; pero las compañías de guardias, llamados alumnos tras las reformas de 1785, están formadas por jóvenes procedentes de los ambientes parlamentarios y cultos y formados en los colegios. Deben pasar un examen de matemáticas y durante su formación estudiarán las ciencias, tanto la teoría como la práctica tradicional de navegación y del combate naval. Monsieur Bezout, examinador en la Marina, enseñará matemáticas a varias generaciones de guardias. Durante el reinado de Luis XVI, una de las recompensas que solían concederse a los que se distinguían consistía en proporcionarles instrumentos, anteojos o segmentos graduados cuyo uso les animaría a continuar su labor. En vísperas de la Revolución, podemos afirmar que existía un sistema muy semejante al de la oposición para seleccionar a los mejor preparados, si bien no es el único criterio de reclutamiento.

Los jóvenes oficiales nacidos en torno a 1750 y que lucharon en la guerra de América disfrutaron de este florecimiento de la cultura científica. En la quinta precedente, destacan los oficiales científicos que reciben cargos de responsabilidad a temprana edad. Ellos son los que organizan el servicio hidrográfico o lo desarrollan, como Fleurieu. Ingresan en la Academia de Marina y se distinguen en matemáticas, como Bougainville desde su juventud, como Borda o como monsieur de Margueri, muerto durante la guerra de América. Experimentan los relojes marinos, corrigen los mapas, encabezan expediciones o dirigen misiones más puntuales en las que intervienen recursos del rey.

No hay en esta época ninguna misión, aunque sea de rutina, en la que los oficiales de Marina no recojan observaciones, que permitirán después rectificar los mapas y publicar instrucciones náuticas. Así lo vemos en sus *Diarios* de a bordo. Es la prueba de que son capaces de observar y de que confían en obtener el agradecimiento del ministro.

En la etapa de la guerra de América, oficiales como Lapérouse o Granchin son, con independencia de su calidad o de su valor personal, muy representativos de su generación [7]. Demuestran su capacidad para

[7] Véase nuestro artículo en *Revue dHistorie áconomique et sociale*, 1976, vol. 54 «Missions de la Marine militaire sous Louis XVI».

realizar observaciones y cálculos con ayuda de los instrumentos que han ido perfeccionándose desde 1750. A veces con ayuda de ingenieros que embarcan con ellos demuestran su capacidad para informar y elaborar mapas y croquis. Con frecuencia se ocupan personalmente de las ciencias naturales, de los problemas de salud e higiene. Con ellos viajan técnicos o especialistas en ciencias, médicos, botánicos, jardineros, relojeros y astrónomos, en campañas científicas que, de este modo, adquieren un carácter multidisciplinar bastante completo. Un grupo de ayudantes de dibujo o de simples aficionados con capacidad permite el reparto de tareas y la propagación del descubrimiento.

En resumen, son raras las misiones en tiempos de paz o de guerra que no tengan alguna motivación científica o que sólo tengan como fin el entrenamiento militar. Todos los oficiales de la época se tienen que someter a la disciplina del *Diario* de a bordo. Estos *Diarios* se recogen en el Servicio Hidrográfico. Durante los últimos años del reinado de Luis XVI se llegaron a hacer en cuadernos con hojas ya impresas: sólo tenían que rellenar los distintos apartados. Esta presentación formal, puesta a punto por la administración, facilitaba su análisis en serie, a fin de actualizar las instrucciones náuticas. Los oficiales de esta generación desempeñan su labor científica con mayor preparación que sus predecesores.

Son varios los círculos que coinciden y se reemplazan en los descubrimientos y en el desarrollo de la ciencia. Los salones propagan las novedades, los programas de investigación, y divulgan los resultados. La administración apoya a los científicos, que luego pasarán a la posteridad. Los técnicos y los hombres de experiencia mantienen relación con las instituciones académicas, cuyos miembros forman un grupo activo. Las órdenes religiosas y las congregaciones desempeñan un papel esencial. Hasta la supresión de su orden, los jesuitas mantienen una red de colegios y forman también a los guardias de Marina. Más tarde, los oratorianos, en su colegio de Juilly, tomarán el relevo. Los mínimos, los franciscanos, los genovevanos, los padres de la misiones extranjeras, los eclesiásticos pensionados o los abates, como Mongès, acompañarán a las expediciones en ocasiones como capellanes titulares, otras como naturalistas, matemáticos o astrónomos. Las redes de conventos y casas de las órdenes religiosas les proporcionaban un lugar de refugio y subsistencia en el Nuevo Mundo. La enseñanza a los jóvenes les permite difundir la cultura científica en la sociedad. A medi-

da que avanza el siglo, los círculos laicos irán tomando el relevo. Los protestantes de Suiza o del Midi tendrán gran influencia en los salones, donde se divulga la afición por la Naturaleza. La facultad de Medicina de Montpellier forma a muchos científicos: Commerson, que acompañó a Bougainville, o Lamartinière, que viajó con Lapérouse. Señalemos, por último, la persistencia durante el Antiguo Régimen, de auténticas redes provinciales y familiares para el desarrollo de la ciencia; son muchos los botánicos que tienen vínculos personales con las ciudades marítimas, como Rochefort, por ejemplo. La tradición familiar favorece muchas vocaciones individuales, dentro de una sociedad en la que la formación se realiza mediante el aprendizaje y la asimilación. Los Jussieu o los Thouin pertenecen a dinastías especializadas en el estudio de la Naturaleza. Funcionarios como Poivre se rodean de parientes y sobrinos con el fin de facilitarles el estudio de las regiones donde él opera; nada más natural, y en definitiva más eficaz, para el desarrollo del conocimiento que el arraigo en un medio.

Formados así en sus estudios secundarios o superiores con los religiosos, en las facultades, mediante el ejemplo profesional o la tradición familiar, estos viajeros del siglo XVIII se ven alentados por la sociedad a contribuir con su aportación en la construcción del edificio científico que la moda y la mentalidad de la época elevan a la categoría de valor principal. Los resultados llegan a los científicos de París y a los filósofos, que apenas viajan, pero incorporan estos elementos a sus conclusiones y compensan a sus informadores con su protección y la fama. Éstos viajan en condiciones difíciles, que ponen a prueba su valor, y a menudo a costa de su bolsillo. Las cajas, las muestras, las plantas, los dibujos, los mapas y los informes no siempre llegan a buen puerto, pues también intervienen la falta de práctica, la improvisación, la suerte o la desgana. La organización racional padece muchos imprevistos; los cálculos se corregirán con la acumulación de experiencia.

Existen también equivocaciones, pero son sólo el reverso de una actividad intensa favorecida por las inversiones del Estado moderno. La ciencia pretende ya no tener fronteras. Los antagonismos nacionales se desdibujan. Así, el rey de Francia interviene ante su pariente de España para que sus científicos sean bien recibidos y puedan trabajar en las colonias españolas. Incluso en tiempos de guerra, se dejarán fuera de las hostilidades a los hombres de ciencia. Cuando comienza la guerra de América se desconoce el paradero de Cook. El ministro francés,

Sartine, ordena a los comandantes de los buques que no apresen a Cook ni le traten como a un enemigo si lo encuentran. De igual modo, sir Joseph Banks, de la Royal Society y miembro de la Academia de Ciencias francesa, que había participado en el primer viaje de Cook, recibe a los científicos franceses e intercede durante las guerras franco-inglesas de finales de siglo para que se les devuelvan las colecciones confiscadas por la Royal Navy. Durante la búsqueda de Lapérouse se produce una auténtica colaboración internacional; en resumen, la cooperación científica atañe a todas las grandes naciones marítimas de Europa, que compiten en la formación de sus hombres, en las mejores técnicas y en la búsqueda de zonas de actuación, al igual que en las guerras internacionales. Los avances del descubrimiento se logran a este precio.

Evolución y progreso de la técnica marítima en el Siglo de las Luces

Las inversiones del Estado en la Marina producen frutos decisivos al final del siglo XVIII. Con el perfeccionamiento de los medios, las condiciones tradicionales del descubrimiento mejoran, se transforman.

En la construcción de buques y en la adaptación del material naval, y como continuación a las mejoras realizadas en la etapa de Luis XIV, podemos distinguir tres etapas en la Francia de la segunda mitad del siglo XVIII: el momento crucial de la primera sería la guerra de los Siete Años (1756-1763); la segunda precede a la guerra de América (1778-1783), durante la cual se utilizará el material concebido; la última etapa se sitúa en vísperas de la Revolución y de la desorganización que provoca en la Marina (1791-1792). En estas etapas se observa una continuidad en las mejoras, la racionalización y la búsqueda de la eficacia al menor costo posible.

Los principales cambios que condicionarán la Marina francesa en el siglo XVIII aparecen en torno a 1730-1740, y se refieren a los buques del rey y de la Compañía de Indias, cuyos barcos y oficiales pueden ser incorporados en tiempos de guerra a la flota real.

La artillería, el calibre de los cañones y el casco de los buques son factores interdependientes[8]. Para un cañón de 36 libras se necesitan cuatro metros de retroceso y una docena de artilleros. Para mantener la seguridad es preciso que exista al menos siete pies entre cada porta; por lo tanto la longitud del casco viene determinada por el número de portas de la batería. La altura de la batería es esencial para la estabilidad del barco. A partir de 1730, los buques con dos puentes se prefieren a los de tres puentes, ya que en ellos se puede utilizar la batería baja a pesar del oleaje, y se consigue un centro de gravedad a una altura razonable para el barco. Estos buques suelen tener entre 54 y 58 metros de eslora; de ellos proceden los futuros buques de 80 y 74 cañones. Hacia 1750 aparecen tres tipos: los buques de 80, los de 74 y los de 64 cañones. Las naves de la Compañía de Indias pueden compararse con estos últimos.

A los carpinteros de ribera del siglo XVII le sucederán los ingenieros constructores de la Marina. Los más destacados en Francia son Groignard, Ozanne y Sané. Suelen pertenecer a una misma familia, que forma una dinastía. En el futuro, se construirá con planos, y gracias a ellos se llega a la uniformidad, casi a la fabricación en serie de los buques, realizados por estos ingenieros y sus émulos.

Por lo que se refiere a América, nos interesan las embarcaciones de la Compañía de Indias. Sus barcos y sus oficiales intervienen en los viajes de descubrimiento, como el de Bougainville. En estos barcos y a cambio de los cargamentos llegados de Extremo Oriente, se exportará hasta China la plata que llega del Nuevo Mundo hasta Europa. Son un testimonio de la evolución tecnológica que caracteriza esta etapa, el descubrimiento y la explotación de Ultramar. Algunos barcos del rey sirven en la compañía, especialmente los construidos por Groignard, gran ingeniero de la segunda mitad del siglo y reformador del arsenal de Toulon, antes de que se cree Cherburgo. Se calcula que en 50 años de actividad el volumen de negocios de la nueva compañía francesa fue de 1.100 millones de libras. La construcción de un buque supone cerca de un millón, y suele durar una docena de años, es decir, unas cinco campañas de 18 meses en la mar como término medio, más las etapas de descanso y de carena. El tiempo de amortización es más o

[8] Véase Acerra y Meyer, *op. cit.*, pp. 42-46.

menos de 12 años. El valor de la embarcación es mínimo en relación al de la carga que se vende al regreso, cerca de un 9 %. Podemos apreciar la ganancia que aporta la regularización de los viajes y la baja inversión necesaria en el siglo XVIII, frente a las cifras que hemos visto para los viajes realizados en el siglo XVI. El avance se percibe en la regularidad de las rutas, en las costumbres asentadas, en la multiplicación de los intercambios gracias a una técnica ya dominada y menos expuesta ya a los accidentes marítimos. A lo largo de medio siglo, al menos 1.500 toneladas de plata, extraída de América, se transportará para liquidar los gastos comerciales franceses a través de Lorient con India y China.

Groignard construyó sobre todo buques entre 1.200 y 1.600 toneladas, que se incorporan en tiempos de guerra a la Flota Real como buques de 64 cañones. En cuanto a la tripulación, hay que contar con 10 hombres por cañón en un buque del rey, es decir, 600 hombres para 64 cañones. En un buque de la compañía son dos veces menos. En uno de éstos se embarca una arboladura y dos juegos de velas de recambio, cuatro o cinco meses de agua en la proa y se reserva menos espacio en la bodega para los víveres, ya que se necesita sitio para la carga. Las demás categorías de buques son las de 900 y 600 toneladas. Por debajo de ellos, entre 200 y 600 toneladas, están las fragatas. Por debajo de las 200 toneladas, las corbetas [9].

Para el descubrimiento, el tamaño más adecuado es el de la fragata, acondicionada. Una nave de 600 toneladas desplaza el doble. Una tonelada representa, en principio 42 pies cúbicos, en la práctica unos 44, contando peso y arqueo. Una tonelada-peso en bruto representa cuatro barricas de Burdeos, es decir, algo menos de 900 litros de vino, con un peso cercano a la tonelada, junto al peso de los toneles. Esta tonelada-peso situada dentro de un paralelepípedo representa una tonelada de volumen. A partir de ahí todo depende de la densidad. La carga negociable de la embarcación de la compañía representa el 40 %

[9] Estas precisiones sobre la Compañía de Indias se deben a las investigaciones de J. Boudriot. Su estudio sobre *Le vaisseau de 74 cannons*, 4 vols., Grenoble, 1976-1978, es fundamental para las cuestiones de construcción naval de la época. El mismo autor realiza un resumen muy útil de los datos a finales del siglo XVIII en la revista *Cols Bleus*, n.° 2.007, 22 de octubre, 1988: «Le matériel naval français de la Révolution á l'aube du XIX s.», pp. 10 y ss.

del volumen, el resto es el propio barco, los víveres, la artillería y la tripulación.

Los buques del rey se alargan y se perfeccionan a partir de esta época. Las mejoras en la construcción del casco tienen una doble consecuencia: crecen las naves, aumenta su potencia de fuego, y surge la necesidad de construir naves más pequeñas, corbetas o fragatas, que maniobren con facilidad, y que son necesarias para los reconocimientos y los contactos en las escuadras modernas y útiles para misiones en tiempos de paz: por ejemplo, para la ciencia.

Las mejoras técnicas francesas suscitan la envidia de los ingleses. En 1747, capturan la *Invincible,* de 74 cañones, que había sido botada tres años antes en Rochefort. Sus dimensiones sobrepasaban las de las naves del almirantazgo inglés, un buque de 90 cañones. Los ingleses se sorprenden con una novedad: como los franceses carecían de madera curva, construyen con hierro las curvas que sujetan los puentes. La *Invincible* sobrepasa en tamaño a los buques ingleses de su categoría y es superior en la vela. Durante las pruebas en 1749, llegó a los 13 nudos de velocidad punta y 8 en la dirección más cercana al viento, mientras que los ingleses no pasan de los 11 nudos de velocidad máxima [10]. Estas mejoras están relacionadas con las de la arboladura, del velamen y del fondo del casco. Los franceses trabajan con un método tras su derrota en la guerra de los Siete Años. Los resultados se percibirán en la guerra de la Independencia de América, momento en el que las decisiones que se han ido tomando desde 1763, demuestran su eficacia y consiguen alcanzar la recuperación buscada durante 15 años. La racionalización de las estructuras y de la organización, testimonio de una acción más eficaz, queda limitada por los tipos de buques, por su construcción, de acuerdo con un mismo plano para cada tipo, y por la realización de aparejos e instrumentos intercambiables entre las embarcaciones de un mismo tipo.

El calafateo ha mejorado en su lucha contra los daños de los moluscos en los mares cálidos. Los franceses generalizan entonces el forro de cobre en las naves de nueva construcción con un retraso de 15 años respecto a las inglesas. Este forro favorece el avance de las embarcaciones pues los que están reforzados con hierro son más pesados y, por

[10] Acerra y Meyer, *op. cit.*, p. 45.

lo general, avanzan con más dificultad. El cobre, además, evita que se incrusten las algas y los moluscos, que estropean y sobrecargan el casco; aunque estos forros de cobre tienen que estar bien hechos para evitar que la electrolisis perjudique la solidez de la nave. Además la experiencia ha demostrado, y Lapérouse no lo olvidará después de su expedición de la bahía de Hudson, que aunque estos forros dan buen resultado en las aguas cálidas, en la navegación polar hay que renunciar a ellos, pues el choque con los hielos daña mucho más las naves forradas de cobre que las de madera, que deja más holgura [11]. La experiencia sigue propiciando estas mejoras, ejemplo de la maestría de los constructores de finales del siglo XVIII.

Añadamos a estos avances la diversificación del velamen, un mejor corte de las velas y la mayor complejidad de su manejo. Con la uniformidad en la construcción existen más posibilidades de intercambio, una mayor cohexión en los movimientos de las escuadras, más eficacia en el combate, en la estabilidad en la mar, en la velocidad y en la duración de las campañas. En el futuro se podrá permanecer más tiempo lejos de las bases y desplazarse relativamente deprisa en grandes naves, lo que todavía no sucedía en el siglo XVII. La estrategia naval ha cambiado, sin duda. También las características y los medios del descubrimiento. Las largas expediciones en grandes naves podrán en cierto modo planificarse; en todo caso, responden a un método. Las limitaciones se dan más en la resistencia y situación sanitaria de la tripulación, pues permanecen en la mar más tiempo sin recalar, y las epidemias se ven favorecidas por la concentración de hombres en un espacio restringido, por no hablar de la higiene y del escorbuto, enfermedad cuya prevención y curación siguen siendo un problema sin solución a finales del siglo XVIII. Las embarcaciones son mejores, pero las tripulaciones sufren más porque permanecen más tiempo en la mar. Lo que sí es nuevo es el interés que despiertan los problemas sanitarios, pero a pesar de las investigaciones y ensayos de hombres como Cook o Lapérouse, los avances en este terreno son todavía muy escasos.

Durante la guerra de América, la duración de las travesías suele ser igual que en el pasado, entre 5 y 8 meses para la ruta de Brest-Antillas. Las Antillas siguen siendo para los veleros el eje de comunicaciones

[11] Véase nuestro artículo en *Revue d'Histoire économique...*, pp. 537 y ss.

con América, excepto el Atlántico. Estas seis semanas también valen para una escuadra que acompase su marcha a las embarcaciones más lentas. Las naves solas realizan mejores tiempos. Pero en tiempos de paz los barcos no son muy rápidos, como demuestra la campaña del *Saumon* en 1786. Por razones estratégicas, algunas embarcaciones evitan las rutas más frecuentadas, las que se conocen mejor y que gozan de vientos y corrientes favorables. Así, en 1781, en plena guerra, la fragata *Résolue,* que realiza un viaje importante a los Estados Unidos, evita la ruta de los alisios para no tropezar con la escuadra inglesa. Tarda 83 días en llegar a Boston, desde Brest, por el norte de las Azores y con el *Gulf Stream* en contra. El capitán que va al mando, Langle, un oficial muy competente, realiza cálculos sobre la longitud, según los cuales, su llegada se ha producido a 800 millas náuticas de distancia del cálculo previsto. Esto demuestra la fuerza y la importancia de la deriva del Atlántico norte para un velero, e igualmente la importancia del cálculo de las longitudes. Por razones militares, esta ruta tan poco frecuente se utilizará durante el siglo XVIII y con conocimiento de causa. Finalmente, la ciencia aprovecha una experiencia de este tipo, que pudo vencer a los primeros descubridores del siglo XV.

Esto demuestra la importancia de los marinos, su formación, su experiencia en la mar, su cuidado por los detalles, punto éste esencial: los oficiales de esta generación, conocedores de las ciencias exactas y entrenados con un material perfeccionado mejoran en tiempo y en seguridad. En el reclutamiento de la tripulación eligen a los hombres para conseguir grupos más homogéneos o más capacitados para el trabajo, y además, fomentan siempre que pueden los lazos familiares y provinciales. Cuidan más la higiene, y adelantan teorías, sobre el escorbuto, las enfermedades o la conservación del agua, que podrán ser incorrectas, pero al menos suponen un avance en la investigación, lo que, en definitiva, llevará a soluciones.

La marcha de las embarcaciones depende mucho de su estiba, que puede dar naves más ágiles para ganar barlovento o, por el contrario, más lentas. Un jefe digno de tal nombre no eludirá nunca ocuparse de estos detalles, reservados al segundo de a bordo. Fleuriot de Langle, encargado del mando de una nave capturada a los ingleses durante la guerra de América, manda estibar de nuevo la nave en las Antillas tras constatar su mala marcha.

Por último, en la construcción y mantenimiento de las naves, se mejora la infraestructura, se crean nuevos diques de carena como el de Toulon, se acondicionan y mejoran Brest y Rochefort, y se aumenta la actividad de los puertos y arsenales en la etapa de la guerra de América, tras la cual se impulsará la creación de Cherburgo.

Luis XVI y sus aliados ganan esta guerra de América en gran parte gracias al auge naval que se produce desde el final del reinado de Luis XV. Tras la guerra, se sacan las conclusiones, y el mariscal y ministro Castries propone el último plan de desarrollo de la Marina y del Antiguo Régimen. Este plan hubiera sido decisivo si el desconcierto producido por la Revolución no hubiera dilapidado las inversiones realizadas y no hubiese asegurado la supremacía de Inglaterra que, por su parte, sigue introduciendo mejoras.

Los resultados son evidentes [12]. Si el plan del mariscal Castries se hubiera llevado a cabo, Francia hubiera dispuesto en el año 1800 de 250 embarcaciones y 10.000 cañones. Esta flota necesitaría entre 90.000 y 100.000 hombres y los gastos de construcción alcanzarían la cifra de 90 millones. Los medios presupuestarios y, sobre todo, los humanos, empezarán a fallar a partir de 1789. Aún así, hasta 1790 el programa de construcción se llevó adelante, siguiendo las conclusiones sacadas de la guerra.

Francia comenzó esta guerra de América con 63 buques y la terminó con 70; perdió 20. La comenzó con 35 fragatas, acabó con 65 y perdió 34. Las pérdidas inglesas, 20 buques, 30 fragatas y 38 embarcaciones inferiores (18 los franceses), son muy semejantes.

Al final del Antiguo Régimen, Francia cuenta con 80 buques, España con 60 y Holanda 40, en números redondos. Inglaterra tiene 120. Se perfilan las alianzas necesarias para conseguir una superioridad cuantitativa. Son las mismas que se establecieron en la guerra de la Independencia de América, y son las que veremos más tarde, durante las guerras revolucionarias, en las que aparecen al menos durante algunos periodos, España, Holanda y Francia contra Inglaterra. Pero durante la Revolución, Francia no estará presente en la coalición marítima. En 1786, no podían saber ni prever que sucedería tal cosa.

La relación de fuerzas, equilibrada o favorable a Francia, reposa en un programa de construcciones navales según el sistema de Le Che-

[12] Véase J. Boudriot, art. cit. en *Cols Bleus*, y Acerra y Meyer, *op. cit.*

valier de Borda y el ingeniero Sané. La uniformidad en los planes de construcción iba a extenderse a los astilleros españoles y holandeses que tenían previsto construir de acuerdo con los planes franceses.

Le Chevalier de Borda, nacido en 1733, fue primero oficial del Cuerpo de Ingenieros, después, entró en la Academia de Ciencias como matemático y en 1767 pasó a la Marina. Construyó el círculo que lleva su nombre, verificó los relojes marinos y participó en la guerra de América. Allí comprobó el rendimiento de los buques de 74 cañones e insistió en que estas unidades fuesen las principales dentro de la Marina. El ingeniero Sané, nacido en Brest en 1740, construyó en 1778 el buque *Annibal*; más tarde, en 1780, construyó otro de 74 cañones. Los buques de Sané son superiores a los demás. Con algunas modificaciones, serán la base de las nuevas escuadras. Todos ellos están construidos de acuerdo con un mismo plano. En 1786, el ministro tiene previstas: nueve escuadras de nueve buques; uno o dos buques de tres puentes y 118 cañones, variante de los de 74; y seis o siete de 74 cañones. En 1790, Francia cuenta con 82 buques. Según el proyecto ministerial, a estos buques se sumarían 60 fragatas de 18 ó 12 cañones, según el calibre; 60 corbetas; 40 embarcaciones de carga; flutes o gabarras.

Los medios que se dediquen a los descubrimientos científicos tendrán que depender de este contexto de Marina de guerra. Los buques de 74 cañones tienen cerca de 56 metros de eslora, 14,5 metros de manga, 7,20 metros de puntal, desplazan 3.010 toneladas y llevan una tripulación de 707 hombres. Las fragatas, según los tipos, tienen entre 44 y 47 metros de eslora, entre 11 y 12 metros de manga, entre 5,5 y 6 metros de puntal y entre 32 y 36 cañones con calibres de 18 y 8 o 12 y 8 libras por bala. El calibre mayor en los barcos franceses es de 36 libras, superior en peso a la bala inglesa de 30 libras y también en alcance. Frente a los 32 buques que poseía la Marina francesa en 1790, ahora cuenta con 30 del tipo Borda-Sané y 12 en construcción. Esto significaba una futura escuadra de buques homogéneos con baterías bajas de cañones de 36 libras, forrados en cobre y compatibles con las escuadras de los aliados. La racionalización del Estado de la Ilustración culmina en la era preindustrial con un perfeccionamiento de las antiguas técnicas que presagia cambios cualitativos fundamentales. No existen dos buques idénticos, pero cada vez se hacen más parecidos. El despilfarro revolucionario interrumpirá durante largo tiempo una evo-

lución positiva para Francia; mientras, sus oponentes llevarán adelante su evolución.

Una vez repasado este contexto, se comprenderá que los avances decisivos en los descubrimientos científicos se llevarán a cabo entre el período de navegación de Bougainville, inmediatamente después de la guerra de los Siete Años y el de Lapérouse, inmediatamente después de la guerra de América. En este amplio descubrimiento del mundo, la competencia franco-inglesa, la investigación científica, la guerra y sus innovaciones intervienen de lleno. América ocupará un lugar dentro de un conjunto que abarca desde el Pacífico al océano Índico, llega a las zonas polares y, en resumen, se amplía a todo el planeta. La Revolución supone quizás una interrupción para Francia, que tendrá un papel menor, pero conviene señalar que el período entre 1760 y 1790 tendrá su continuación hacia 1830. También Francia llevará a cabo exploraciones con Entrecasteaux y Baudin e incluso con Dumont d'Urville. El propio Bougainville formará parte del Instituto creado por Napoleón. La Revolución significa para Francia una ruptura en el ritmo de investigación, en el avance y hegemonía cultural. El siglo XIX traerá el dominio inglés, lo que no era evidente, ni en todo caso seguro en 1789. En el periodo 1765-1790 lo importante para el descubrimiento marítimo es el nuevo enfoque con que se juzgan los seres y las cosas, y no tanto las novedades conseguidas, sobre todo para América. Este enfoque será más preciso con el positivismo del siglo XIX, heredero de la Ilustración. Quedan por analizar los resultados, los avances, a lo largo de 20 años de estos descubrimientos científicos entre la etapa de Bougainville y la de Lapérouse. ¿Qué repercusiones tienen en el conocimiento de América los avances técnicos señalados?

la cosa precisa para Francia, mientras sus opositores llevan adelante su evolución.

Una vez expuesto este contexto, se comprenderá que los avances descritos en los descubrimientos periódicos se llevan a cabo entre el período de navegación de Bougainville, inmediatamente después de la guerra de los Siete Años y el de Lapérouse, inmediatamente después de la guerra de América. En este amplio descubrimiento del mundo, la competencia franco-inglesa, la investigación científica, la ciencia y los innovadores intervienen de modo; América ocupa un lugar dentro de un conjunto que abarca desde el Pacífico al océano Índico, llega a los polos y, en realidad, se amplía a todo el planeta. La Revolución supone quizá una interrupción para Francia, que vuelve su papel inicial, pero conviene señalar que el período entre 1763 y 1790 tiene su continuación hasta 1830. También Francia lleva a cabo expediciones con Freycinet e incluso con Dumont d'Urville. El propio Bougainville formaría parte del Instituto creado por Napoleón. La Revolución significa para Francia una ruptura en el ritmo de investigaciones en el Pacífico y Extremo Oriente; en el siglo XIX Francia e Inglaterra, aunque no era evidente, ni en todo caso seguro en 1790. En el período 1763-1790 lo importante para el descubrimiento fueron el nuevo enfoque con que se juzgan los seres y las cosas, y no tanto la novedad de los aportes, sobre todo para América. Es seguro que será más preciso con el positivismo del siglo XIX, heredero de la Ilustración. Quedan por analizar los resultados, los avances, a lo largo de 30 años de estos desplazamientos científicos entre la época de Bougainville y la de Lapérouse. Qué repercusiones tienen en el conocimiento de América los avances técnicos será clave.

Capítulo III

EN TORNO A BOUGAINVILLE. NAVEGANTES FRANCESES EN AMÉRICA DEL SUR (1765-1769)

En la segunda mitad del siglo XVIII el descubrimiento es más de precisiones que de novedades. En cuanto a América, sus proximidades y sus costas, son pocas las novedades que se producen. Lo que cambia es el carácter del enfoque y del conocimiento.

Quedan por realizar algunos descubrimientos nuevos en el interior del continente, en las islas y en el Gran Norte. Franceses e ingleses, por turnos, llegarán a las Malvinas, situarán los laberintos del estrecho de Magallanes, la isla de Pascua, y llegarán a Alaska. Descubrimientos y redescubrimientos ofrecerán una imagen real del mundo, rectificada de acuerdo con las mediciones que se llevan a cabo. Las exigencias científicas del conocimiento conducen a la experimentación de las hipótesis y las teorías, a compararlas, verificarlas, mostrar sus fallos y ampliarlas. La crítica pone las cosas en su sitio.

El final del siglo XVIII está delimitado, en cuanto a las exploraciones marítimas francesas, entre los grandes viajes de circunnavegación: el de Bougainville (1766-1769) y el de Lapérouse (1785-1788). La primera expedición revela una cierta inexperiencia, que provocará algunas dificultades; los verdaderos descubrimientos son insignificantes. La segunda expedición estará organizada de forma sistemática, gracias a las lecciones extraídas de los fallos del viaje de Bougainville, y sobre todo, del modelo inglés de Cook y de las mejoras técnicas realizadas durante la guerra de la Independencia americana.

Bougainville sigue a Anson y Byron, a Wallis y Carteret. Pero en 1740, el capitán Bouvet de Lozier fue un precursor en el Atlántico sur. Cuando Byron hace escala en las islas Malvinas en 1765, Bougainville estaba allí en su segunda expedición a este archipiélago. Los viajes de

Cook son fundamentales, pero a partir de 1770, los viajes al Pacífico de los capitanes franceses Surville y Marion-Dufresne serán una continuación de la exploración de Bougainville. Inmediatamente después del viaje de Bougainville, la expedición de Marion-Dufresne llega a su trágico fin; sus restos fueron arrojados a la costa de Chile. En resumen, la exploración no se interrumpe, aunque no sea siempre la meta principal o única de estos viajes. La competencia entre las dos grandes naciones marítimas y científicas del momento, Francia e Inglaterra, favorece el conocimiento del mundo.

El avance en los conocimientos teóricos pasa primero por una práctica más perfeccionada. Así, Byron en 1765 carece todavía de la experiencia que demostraría a Cook y más tarde a Lapérouse, 10 y 20 años después, que «para trabajar con provecho en la costa de América, al norte de California y cerca de Alaska, es preciso cruzar el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos como muy tarde a comienzos de febrero» [1].

La expedición de Bougainville

«Los primeros descubridores por mar eran mejores navegantes que escritores, los que publicaron sus viajes eran más literatos que hombres de mar o geógrafos», escribe el príncipe de Nassau-Siegen, compañero de Bougainville.

Este último, matemático convertido en hombre de mar, analiza como un hombre de ciencia, pero publica como autor para agradar al público. Su visión real debemos buscarla en sus *Diarios* más que en su relato de viaje, al que se añaden las consideraciones filosóficas de Diderot [2].

Los móviles políticos, comerciales y científicos están, evidentemente, ligados, como demuestra la expedición de Bougainville. El rasgo original de esta etapa reside en que las razones científicas son ahora primordiales, incluso serán autónomas al final del período, momento

[1] *L'importance de l'exploration maritime...*, véase la contribución de M. Brossard, «Le voyage de Bougainville», p. 54.

[2] Véase Mesa Redonda del CNRS, *L'importance de l'exploration maritime...*, y fundamentalmente, E. Taillemite, *Bougainville et ses compagnons...*.

en el que se llevarán a cabo campañas marítimas organizadas en nombre del progreso científico. En esta época, los filósofos son los herederos de los misioneros, aunque los métodos y los móviles de éstos se rechazarán en nombre de la primacía de la razón.

No todos los navegantes son «filósofos». El papel de los filósofos, de los escritores en estos viajes de descubrimientos consiste en elaborar un programa de investigación y acercar al público las teorías que deben verificarse, como la existencia de un continente austral. Su masa debía equilibrar en el otro hemisferio la de los continentes emergidos al norte del ecuador. La existencia, las extremidades de este continente se buscarán en esta época en el Pacífico y, por supuesto, en el océano Índico, pero también en el Atlántico sur y cerca de América.

En 1749, Buffon recoge sus ideas en su *Historia natural*. El presidente De Brosses las sistematiza en su obra de 1756, *Histoire des navigations aux terres australes*. Más literato que hombre de mar, Brosses cree velar por el interés de su lector y ahorrarle en su obra

> parte del inútil e insoportable tedio producido por tantos detalles áridos [...] observaciones náuticas, situación de las costas, fondeaderos, vientos, corrientes, cálculos de rutas, variaciones del imán, fechas, distancias, alturas del polo tomadas en plena mar, etc.

Pero gracias a la acumulación de estos datos, proporcionados por los marinos tras la realización de programas señalados, se podrán fraguar las teorías que darán paso a hipótesis como las del continente austral o las del paso del noroeste. Estos «detalles áridos» son la base del conocimiento positivo. Son los que encontramos en los *Diarios* de a bordo de Bougainville y sus compañeros, en una etapa en la que se unen el perfeccionamiento de los empirismos y la puesta a punto de métodos e instrumentos precisos. En ellos se llevará a cabo el descubrimiento científico y no en los relatos que tanto gustan al público «filósofo».

Las campañas de verificación de los relojes marinos para establecer las longitudes son decisivas, al igual que los periplos racionalmente organizados de los laboratorios flotantes. Esto es lo que persigue la expedición de Bougainville. Pero no había improvisación. Bougainville ha estudiado cuidadosamente las instrucciones, que él mismo redacta, y el

ministro avala y autoriza el proyecto. Durante las operaciones se necesitarán realizar muchos ajustes y cambios de última hora.

¿Qué aportará el viaje de Bougainville al conocimiento de América? Resultados directos y repercusiones ligadas al contexto científico de los años en que Bougainville sigue en activo. Recordemos que vivió todavía en tiempos del imperio, hasta 1811.

Los resultados directos afectan a la imagen de las colonias españolas de La Plata, a las de Brasil en Río de Janeiro, a la imagen del Paraguay de los jesuitas, al conocimiento de las islas Malvinas y del estrecho de Magallanes.

Las metas del viaje son al menos triples, lo cual justifica, en parte, la naturaleza de los resultados. Los aspectos político y militar, económico y científico se mezclan y se interfieren.

En 1767, Louis-Antoine de Bougainville tiene 38 años. Procede, como Voltaire, de una familia de notarios parisinos, goza del favor del clan de madame de Pompadour y ha sabido captar la atención del ministro Choiseul hacia sus proyectos. Entra como matemático en la Academia de Ciencias en su juventud. Su hermano, también académico, pudo influir en su interés por la geografía y los descubrimientos. Su experiencia como hombre de mar es entonces mínima. Es coronel del ejército de tierra, ha servido a las órdenes de Montcalm en Canadá, y ha vivido la pérdida de la colonia francesa en 1763. Después inicia, empeñando generosamente sus bienes, la colonización de la islas Malvinas. Los ingleses llegan también allí en la misma época. Bougainville quiere conseguir para Francia una base en estas islas que sustituya al imperio perdido en el norte de América, un terreno propicio para futuras compensaciones en las tierras australes. Bougainville no es, pues, un marino de carrera, sólo ha realizado travesías como pasajero a Canadá y para llevar dos expediciones a las islas Malvinas. Para realizar su viaje de circunnavegación recibe el nombramiento de capitán de navío, con el que se incorpora enseguida, y sirve hasta la Revolución en el campo de la Marina Real, en el que llega a jefe de escuadra.

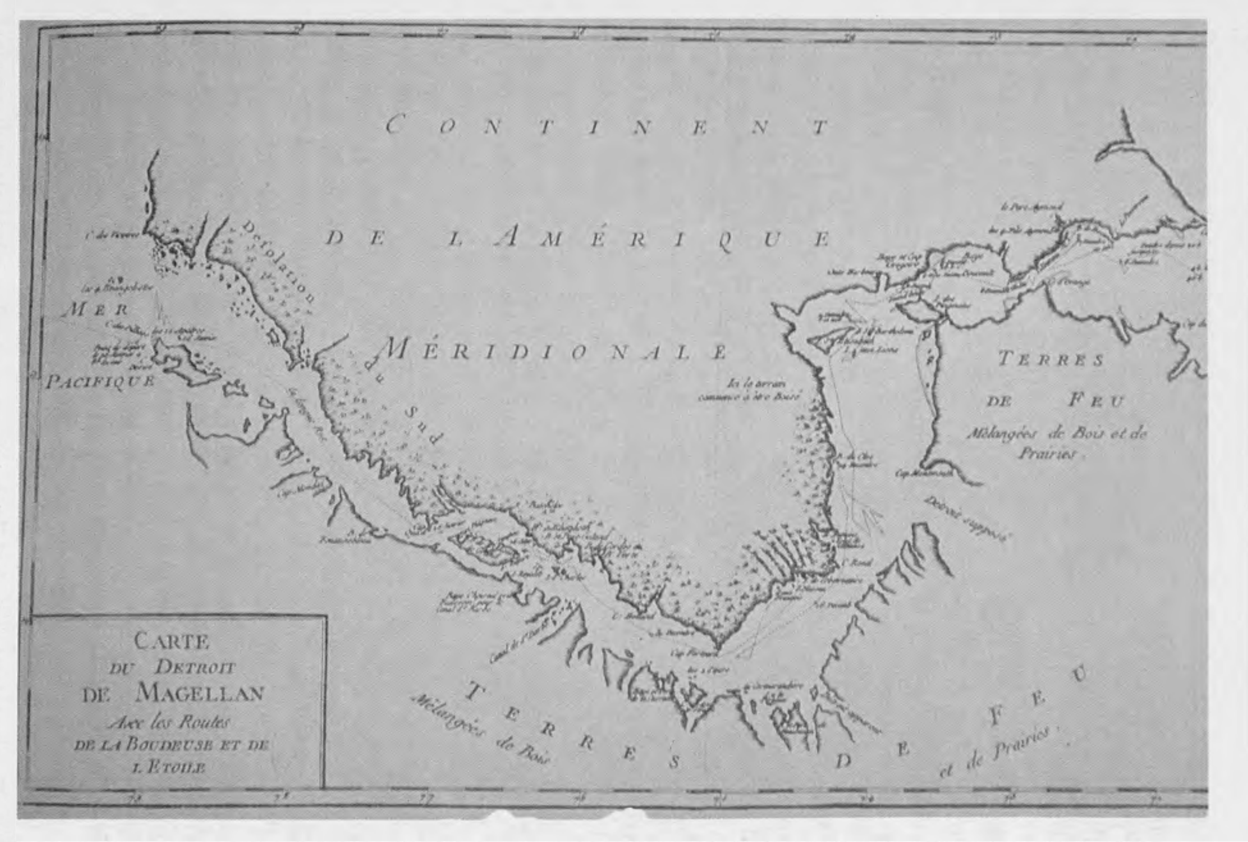
Su proyecto incluye varios aspectos, aunque sólo analizaremos la fase americana. La misión es primero diplomática: se tratará de devolver a los españoles las islas Malvinas, en el marco de las buenas relaciones que existen entre las dos coronas de Francia y España. Estas relaciones beneficiarán a Francia en su rivalidad con Inglaterra. Francia, que había sufrido una severa derrota en la guerra de los Siete Años,

tenía que recuperarse y, ante todo, debía reparar su flota. El príncipe alemán Nassau-Siegen, pasajero de Bougainville, era consciente de ello. El prestigio y la emulación están en juego. La carrera final de Bougainville, que adelanta antes de su regreso al navegante inglés Carteret, lo demuestra.

Lo político se une otra vez a lo económico cuando los descubrimientos y la toma de posesión de las tierras australes vienen a compensar las pérdidas de Francia en América. Pero el interés material no es el motivo principal de tal expedición. Como afirma Jean Meyer [3], los 326 hombres que parten en la expedición (al regreso sólo faltaban nueve) representan cerca del 6 % de los efectivos en tiempos de paz de la Marina Real francesa, que es menos de la mitad de lo que puede disponer entonces Inglaterra. Entonces, ¿es una operación de prestigio? Sin duda, pero las inversiones se centran en el motivo más noble y de mayor peso en la época: el conocimiento científico y la realización del programa diseñado por el presidente Brosses. Francia e Inglaterra son las dos naciones que por entonces pueden invertir en favor de la ciencia y que pueden experimentar instrumentos, círculos, anteojos o relojes, que sólo ellas producen. El principio de estos instrumentos, como el del barómetro y el termómetro, se conoce desde el siglo XVII, y ya han sido utilizados. Pero el perfeccionamiento de instrumentos fiables, de lentes acromáticas o de relojes marinos, se produce en 1750-1770. Hasta 1770 no se logra la producción de instrumentos correctos, y casi de manera simultánea en Inglaterra y en Francia. Esta competencia y los resultados dejan desfasada la antigua política del secreto, por tanto del espionaje, muy habitual desde el inicio de los grandes descubrimientos. En el siglo XVIII, las grandes naciones marítimas colaboran en la investigación científica y, al mismo tiempo, seguirán compitiendo. Al menos, la relativa publicidad de los resultados se extiende por toda la comunidad internacional. Más tarde, Lapérouse devuelve la libertad al gobernador inglés de la bahía de Hudson, sir Samuel Hearne, primer explorador del océano Ártico, con la promesa del inglés de que publicará a su regreso el manuscrito de sus descubrimientos.

Bougainville se rodea de gente con experiencia, como los oficiales de la Compañía de Indias, de nulos conocimientos librescos y ortográ-

[3] *L'importance de l'exploration maritime...*, contribución de J. Meyer, p. 33.



Carta del estrecho de Magallanes elaborada por la expedición de Bougainville. Reproducción en Taillemite. *Bougainville et ses compagnons...*, tomo I, p. 263, lámina IV del *Voyage* de Bougainville.

ficos, y de un estado mayor de científicos y aristócratas, capaces de divulgar las conclusiones de la expedición. Entre los hombres de experiencia, buenos conocedores del mar, y los científicos, todos ellos necesarios para la expedición, no siempre existe un buen entendimiento. A veces los propios expertos olvidan la experiencia acumulada por los anteriores navegantes o no la aprovechan lo suficiente en ciertas regiones. Así, los viajes de gentes de Saint-Malo al Mar del Sur, en los que doblaban el continente americano y hacían escala en Chile para reparar, eran ya numerosos medio siglo antes de Bougainville. Entre 1713 y 1714 se hicieron una decena de ellos [4]. Estos viajes de comerciantes habían establecido empíricamente cuál era la mejor época del año para atravesar el cabo de Hornos o el estrecho de Magallanes. Sin embargo, Bougainville pierde cuatro semanas esenciales explorando este estrecho, lo cual le obliga después a realizar una auténtica carrera contra reloj para tocar tierra antes de que el escorbuto acabe con la tripulación; el fracaso, relativo al menos, de la expedición, se debe a la falta de víveres frescos. Esto, la distancia-tiempo de la expedición y la duración de las embarcaciones en la campaña en el mar es lo que condiciona, tanto en tiempo de guerra como de paz.

La expedición cuenta con dos naves, la fragata *Boudeuse* y el flute *Étoile*. Bougainville, a bordo de la *Boudeuse,* lleva como segundo a un excelente marino, Duclos-Guyot, oficial de la Compañía de Indias que había participado en la campaña de las Malvinas en 1764. Con él van otros cinco oficiales, muy jóvenes pero con suficiente experiencia, procedentes de las escuelas oficiales, un oficial «novato», es decir, sin graduación dentro del cuerpo de Marina, un escritor, un cirujano, un capellán, tres voluntarios y algunos subalternos, entre ellos un joven de 15 años, François-Guillaume de Vienne, pariente de Bougainville, que volveremos a ver durante la guerra de América como lugarteniente en una fragata de Lapérouse en la bahía de Hudson. El príncipe de Nassau-Siegen, pasajero distinguido, tiene una abuela francesa, nacida Mailly, familia a la que también pertenece el secretario de Estado en la Marina, Maurepas. La *Étoile* llevaba al mando a un oriundo de Saint-Malo al que Bougainville y Duclos-Guyot tenían en consideración por sus cualidades demostradas en las campañas de las Malvinas: Chesnard

[4] *Ibidem,* pp. 21, 25, 31.

de la Girandais, capitán de brulote. Su segundo, Caro, también oficial de la Compañía de Indias, es un marino hecho totalmente con la práctica, que carece de toda cultura literaria, pero también de los prejuicios de moda. Los demás oficiales son novatos. Un escritor, un cirujano, Vivès, cuyo *Diario* merece atención, y dos voluntarios completan, con el capellán, el grupo de oficiales.

Al grupo de oficiales se unen tres eruditos. El ingeniero Romainville es un cartógrafo destinado al asentamiento de las Malvinas que se niega a pasar al servicio de España y sigue a Bougainville, con el que llega hasta la isla de Francia, en el océano Índico. El naturalista Philibert de Commerson es doctor por la Facultad de Medicina de Montpellier. Es un destacado botánico, es un idealista, apasionado por Rousseau, y un filántropo; pero también un hombre de carácter difícil, que no se adapta a las exigencias de una larga travesía por mar. Sus prejuicios intelectuales y sus altercados con los marinos salpican constantemente el viaje. En cuanto al astrónomo, Pierre-Antoine Véron, que sólo tiene 30 años, demuestra ser un excelente observador, especialista en el cálculo de la longitud por el método de la distancia lunar. Perfecciona este método expuesto en la obra de Borda, Verdum de la Crenne y Pingré. Al regreso de la expedición, tiene la ocasión de contemplar la cita de Venus con los círculos internacionales de astronomía. Consistía en el paso de este planeta ante el disco solar el 5 de junio de 1769. Todos los astrónomos de la época están pendientes del fenómeno. Véron desembarca también en la isla de Francia para observarlo.

La astronomía y la cartografía, la etnografía y la historia natural son, pues, los ámbitos del conocimiento en los que más fructífera se muestra la expedición.

Una de las naves es una fragata de guerra con 26 cañones de 8. Procede de los astilleros de Nantes, que no tienen muy buena reputación. La otra nave es un flute de transporte, construido como nave comercial, de dimensiones modestas, con 20 cañones de 8, «típico barco nantés, que poco tiene que ver con un flute de la Marina Real».

Las dos naves son relativamente comparables, pero el flute lleva una tripulación reducida a la mitad con respecto a la fragata. Al navegar juntas, el radio de acción de la *Boudeuse* sería más amplio, gracias a una mayor cantidad de víveres embarcados. El cálculo es acertado, pero las dos naves no avanzan igual, y no pueden partir a la vez. El

flute se unirá a la fragata en América del Sur, cuando Bougainville ya ha tenido dificultades para hacer la aguada y cuando la evacuación de las Malvinas ha restado existencias a la fragata, que sólo cuenta con siete meses de autonomía. Bougainville no está contento con la marcha de la *Étoile*. Lo cierto es que las fragatas eran naves rápidas, pero Bougainville no contaba con una nave especialmente buena, y la *Boudeuse* no va bien. Para una larga circunnavegación es preferible el flute a la fragata. Ésta será una de las lecciones que la expedición ofrecerá para los que vengan detrás. En adelante, se preferirán dos flutes en lugar de dos naves de diferente clase, aunque las dimensiones, calado y capacidad sean semejantes.

La *Boudeuse* zarpa de Brest el 5 de diciembre de 1766, pasa por Canarias, atraviesa el Ecuador, y llega a Montevideo el 31 de enero de 1767. Bougainville parte de nuevo el 28 de febrero, acompañado de los españoles a los que va a entregar las islas Malvinas. Su escala tiene lugar cuando los jesuitas abandonan el Paraguay. Este episodio suscita en él comentarios y consideraciones hostiles a los jesuitas, que se atenúan en su publicación posterior, y que muchos contemporáneos, como Voltaire, no comparten [5]. El 22 de marzo avistan las Sébaldes, al noroeste de las Malvinas. El 1 de abril, Bougainville entrega las islas a los españoles, los cuales llevan a cabo la toma de posesión al día siguiente. La repatriación de los colonos franceses provocará numerosas dificultades financieras. Bougainville permanece en las Malvinas hasta el 1 de junio, en espera de la *Étoile*, que no acaba de llegar de Francia. Aprovecha para determinar con exactitud algunos puntos, establecidos por comparación con los tres viajes precedentes, y un plano del estrecho al suroeste de las islas. Sale el 2 de junio hacia Río de Janeiro, punto de encuentro con la *Étoile*. El 21 de junio fondean en Río. Las relaciones con el virrey portugués se deterioran en la misma medida en que se mejoran las que mantiene con los españoles. También Cook tendrá un mal recibimiento al año siguiente. La *Étoile* y la *Boudeuse*, ya juntas, zarpan el 15 de julio para regresar a Montevideo a fin de completar los materiales que no han podido conseguir en Río de Janeiro. La segunda escala se realiza el 1 de agosto en el Río de la Plata. Los franceses realizan un viaje a Buenos Aires, sufren una tempestad y

[5] E. Taillemite, *Bougainville et ses compagnons...*, tomo I, p. 213.

abandonan finalmente Río de la Plata el 15 de noviembre. El 3 de diciembre llegan frente al cabo Vírgenes, a la entrada del estrecho de Magallanes, que recorren y exploran, estableciendo posiciones con latitudes exactas, pero longitudes todavía incorrectas, pues en el cabo Vírgenes son de 45 minutos y de 105 en el cabo Piliers. Doblan el cabo Piliers o cabo Pilar el 27 de enero y desembocan en el océano Pacífico al cabo de 52 días. Magallanes sólo tardó 27 días en 1520, aunque también es verdad que no exploró con detalle las ensenadas y canales que recorrió Bougainville en el siglo XVIII. El resto del viaje pertenece a la historia de las exploraciones en Oceanía.

Las anotaciones hidrográficas de los *Diarios* de a bordo, los planos de las costas, las sondas y las posiciones precisan la geografía y las instrucciones náuticas de este estrecho. Los franceses bautizan con nombres de miembros de la expedición las bahías reseñadas y las que utilizan para fondear, sobre todo donde hoy se levanta Punta Arenas. Después doblan el cabo Froward, el punto más meridional del continente americano. Durante la guerra de Sucesión de España, la escuadra de monsieur de Gênes tuvo que renunciar a esta difícil operación a causa de los vientos contrarios, y dar media vuelta. Todos los detalles prácticos de la navegación son precisiones y rectificaciones que equivalen a descubrimientos. Ya hemos hablado de los contactos con los patagones y los fueguinos. Ahora es el momento de corregir mitos, como el del gigantismo de los primeros, y de intercambiar, a veces trágicamente, con los segundos, tan desprovistos de todo. Las observaciones llegan hasta hablar del modo de orinar de los patagones, de cuclillas, lo que lleva a los franceses a plantearse la cuestión de si no será esta la forma más natural. En definitiva, las observaciones de cualquier tipo recogidas en los *Diarios* de a bordo responden a la mentalidad del momento y aportan indicaciones exactas sobre la Naturaleza y los hombres. Lo maravilloso cede ante lo real, es una dimensión del descubrimiento, la del espíritu racional.

El análisis se extiende a las sociedades, a la economía, a la historia y a la política de las colonias de América del Sur donde hacen escala los franceses. Se trata no tanto de un descubrimiento, sino de una imagen puntual, en un determinado momento de la situación política. Algunas son observaciones directas; por ejemplo, cuando se describe el estado de las ciudades y la vida de Río, Montevideo y Buenos Aires. La imagen se ve reflejada, estudiada, a través del prisma de la visión

de otros o de los prejuicios en el caso de las misiones del Paraguay. Se trata más de observaciones que de innovaciones sobre los países recorridos que informan tanto de la mentalidad de los observadores como de la realidad del momento.

En torno a Bougainville

La exploración de Bougainville por el Pacífico no pudo profundizar por falta de tiempo; entonces se revelaron algunos defectos en el proyecto y en su preparación. La fase diplomático-política en América del Sur restó un tiempo precioso para el descubrimiento más allá del estrecho de Magallanes. La autonomía de las naves era insuficiente, la diferencia entre ellas añadía inconvenientes más que ventajas, ya que tenían que acomodarse al avance de la más lenta.

El Estado se había interesado por las metas científicas, pero los medios que facilitó fueron escasos. La *Boudeuse* no era, ni mucho menos, la mejor fragata del rey de Francia. Por tanto, fueron sin duda mayores las repercusiones filosóficas y literarias del viaje que su aportación científica. Los descubridores ingleses y franceses futuros aprenderán la lección. En las dos naciones marítimas, el Estado sigue invirtiendo en las expediciones científicas, pues es el único que puede hacerlo. Sin embargo, la organización mejora y las metas se delimitan y definen mejor. Cook programará sus viajes minuciosamente, con una organización más rigurosa y práctica. El tiempo dedicado a las escalas permite un mayor acopio de observaciones, sobre todo astronómicas. Las naves llevarán una tripulación relativamente reducida para dejar mayor espacio a los instrumentos, laboratorios y herbarios que deban prepararse. En los siguientes 10 años, los avances logrados por la experiencia beneficiarán a Lapérouse al final del período. La investigación científica se adelanta a otras ambiciones secundarias, políticas, coloniales y estratégicas, en la posesión de islas o tierras que sirvan de escala o punto de apoyo a las fuerzas navales. Durante el reinado de Luis XV, un ministro como Choiseul se interesa por la ciencia, pero con la relativa frivolidad de un gran señor que no entra en detalles. Por el contrario, el propio Luis XVI se dedicará a la misma con la aplicación escrupulosa que le caracterizaba. El Estado Ilustrado empeña su prestigio en el descubrimiento científico.

Choiseul y su primo Praslin promueven el resurgimiento de la Marina francesa y alientan otras expediciones además de la de Bougainville. No por ser menos conocidas, son menos interesantes, sobre todo en la evaluación del espacio-tiempo. Los relojes marinos franceses de Berthoud y Le Roy se perfeccionan y se prueban en 1767-1769, durante el viaje de Bougainville. Los relojes y cronómetros marinos permitirán en los siguientes 20 años avances decisivos en la determinación de la longitud.

Las campañas francesas de experimentación se suceden. En 1768, el marqués de Courtenvaux navega en el Mar del Norte en la fragata *Aurore.* Esta fragata, recientemente construida, es una de las obras maestras de Ozanne, el constructor francés protegido de Choiseul que recibe suculentas proposiciones de los holandeses. La *Aurore* es una de las fragatas francesas más estables y aptas para navegar. Todavía se utilizará en la guerra de América. En 1768-1769, durante la campaña de la *Isis,* una corbeta sin entrepuente, se acondiciona una cámara para los péndulos. Su comandante, Fleurieu, solicitó ya en 1767 realizar esta experiencia sobre los relojes marinos, con todos los gastos de la expedición por su cuenta. Los relojes se prueban en tierra y después se embarcan. La campaña dura ocho meses y medio. Atraviesan el Atlántico, desde La Rochela hasta Cádiz, después las Canarias, islas de Cabo Verde, la Martinica y Santo Domingo. Luego remontan hacia Terranova, pasan por las Azores, Canarias de nuevo, Cádiz y finalizan en la isla de Aix. Las conclusiones se exponen en dos volúmenes de 700 páginas, y con ellas se demuestra que los relojes marinos de Berthoud pueden utilizarse en la mar, aunque todavía señalan algunos errores, que al acumularse durante un largo viaje pueden llegar a ser importantes. Sin embargo, no todos los errores se suman, y resulta conveniente fijar de nuevo la posición en las escalas en tierra. Fleurieu es nombrado lugarteniente de navío; al parecer es la primera vez que alguien asciende por motivos puramente científicos. Más tarde, su labor dentro de la hidrografía francesa sería esencial. Se encargará de dirigir los puertos y los arsenales, y organizará los Archivos de Cartas y Planos de la Marina. A comienzos de la Revolución será por algún tiempo ministro de la Marina de Luis XVI. Su obra se publica en 1773 con el título de *Viaje realizado por orden del Rey en 1768 y 1769 a diferentes lugares del mundo para experimentar en la mar los relojes marinos inventados por*

M. Ferdinand Berthoud. En la primera página del libro, en el subtítulo, se especifican las dos partes del libro:

> 1.°, el *Diario* de los relojes marinos o los resultados de 14 verificaciones [...] 2.°, el *Diario* de la navegación, en el que se exponen todas las ayudas que los relojes han prestado para asegurar la navegación y perfeccionar la geografía.

El autor aprovecha para estudiar las cartas de los archivos de la Marina y ofrecer una nueva carta «elaborada de acuerdo con las nuevas observaciones». En 1771-1772, participa en la campaña de la *Flore* junto al Chevalier de Borda, Verdun de la Crenne y el abate Pingré. En 1778, éstos publican dos volúmenes: *Viaje realizado por orden del Rey en 1771 y 1772 por diversos lugares de Europa, África y América, a fin de verificar la utilidad de varios métodos e instrumentos utilizados para determinar la latitud y la longitud tanto de las naves como de las costas, islas y rompientes examinados. Seguido de análisis para rectificar las cartas hidrográficas.* Tras la guerra de América, aumentarán este tipo de misiones. La rectificación de las cartas es una misión en la que se vuelcan con dedicación todos los oficiales de Marina, no sólo en Francia e Inglaterra, sino también en España, Dinamarca y Rusia. La emulación y las recompensas para los oficiales que se distingan favorecen una geografía positiva, cuyos elementos empiezan a aumentar. El siglo XIX será el heredero directo de estos avances. La labor organizativa del Estado era ya apreciable en Francia en la época de Luis XIV. A partir de 1765, las inversiones se centran en la Marina de guerra. Las recompensas propuestas para el perfeccionamiento de instrumentos fiables, como los relojes marinos, se conceden más o menos en la misma época en Inglaterra, con el cronómetro de Harrisson, y en Francia, como ya hemos visto. Aunque durante la guerra de América no todos los oficiales de Marina eran eruditos, sí se suscita una nueva mentalidad.

Hacia 1750, en Francia, la cartografía estaba dominada por la obra de Bellin, geógrafo del rey cuyo *Atlas marítimo* está repleto de datos erróneos y sin comprobar, que hacen peligrosa su utilización por parte de los navegantes. Cuando éstos logran, gracias a la utilización de sus instrumentos y su formación, realizar observaciones y anotaciones que modifican las cartas náuticas, los servicios de Marina pueden editar en torno al año 1780 planos, cartas e instrucciones útiles para los mari-

nos. La experimentación corregirá las hipótesis y las fantasías. Las teorías engendradas por la mentalidad sistemática se revisarán. El avance científico va de un hecho a otro a través de la idea. Las ideas se rectifican. Los viajes de Bougainville, Cook y sus sucesores ponen en tela de juicio la teoría del presidente Brosses sobre el continente austral. Veremos cómo la antigua teoría de un paso por el noroeste ya no se puede sostener. Pero las rectificaciones se producen en todos los ámbitos. Las observaciones hacen insostenibles las teorías de Philippe Buache, que todavía a mediados de siglo era el geógrafo más prestigioso de Francia. Según su teoría, una cadena de montañas separa siempre dos cuencas fluviales; habría que representar, siguiendo esta idea preconcebida –y se atrevió a hacerlo–, una cadena de montañas en plena llanura de Beauce, entre el Sena y el Loira. Estas teorías se rechazarán a partir de 1750, de igual modo que las mediciones de la longitud rectificarán la cartografía.

Las teorías sobre la orogénesis, de las que se hacen eco en esta misma época Buffon o Pallas, animan a los naturalistas a recoger muestras de rocas, clasificarlas, estudiar los estratos geológicos y la naturaleza de las montañas de América, desde los Andes hasta Alaska, y de Europa. La mentalidad enciclopedista establece relaciones entre los reinos de la naturaleza mineral, vegetal y animal, clasifica, compara y fomenta las distintas técnicas al servicio del conocimiento. El americanismo científico se manifiesta de forma muy clara en Alexander Humboltd a finales de siglo.

En cuanto a la técnica cartográfica, el repertorio de los *Diarios* de a bordo, que los navegantes deben llevar obligatoriamente, su análisis, la utilización de los esquemas, cartas y planos que incluyen sirven para establecer instrucciones náuticas como *El Neptuno francés* o *El Neptuno oriental,* que también elaboran por su parte los ingleses. Estos repertorios se actualizan y se vuelven a editar en función de las nuevas correcciones que se llevan a cabo.

Poco a poco se supera el amateurismo en la recogida sistemática y se llega a los procedimientos formalizados. De ellos se derivará una mayor eficacia en los resultados. Quizá fue esto lo que faltó en la expedición de Bougainville. En lugar de limitarnos a señalar los fallos de la expedición resultará más positivo constatar que las lagunas que se detectan entonces servirán después para conseguir una organización más acabada. Las causas de un fracaso enseñan casi tanto como las del

éxito. Sin embargo, sería una opinión poco realista pensar en un avance lineal y constante desde el viaje de Bougainville, cuya expedición consigue a pesar de todo regresar, y con resultados, hasta el Lapérouse, cuya campaña científica está mucho mejor preparada, pasando por Cook, el modelo. En primer lugar, el fin trágico de estos dos exploradores no ayuda mucho a la hora de hablar de éxito total. En segundo lugar, y sobre todo, todavía existen muchos titubeos. El empirismo, casi el amateurismo, produce a menudo muy buenos resultados y coexiste, a veces dentro de una misma persona, con el rigor científico que transforma la esencia misma del descubrimiento.

Concluyamos esta cuestión con el ejemplo del contemporáneo de Bougainville, el oficial de Marina que ha sido calificado a veces como el anti-Bougainville, Pagès, que se embarca en una vuelta al mundo como turista y con gastos a su cuenta, en el momento en que la *Boudeuse* y la *Étoile* realizan la circunnavegación [6]. Contaba 27 años y era alférez de navío cuando, tras servir en los mares de la India durante la guerra, se harta en Santo Domingo, donde hacían un alto, de la monotonía del servicio a bordo, y decide renunciar al permiso que está esperando para realizar solo un proyecto que le permita, pagando él los gastos, dar la vuelta al mundo. Se trata de una auténtica deserción, «fuga tan contraria a la subordinación y a la disciplina, que no podrá ser tolerada». Se le expulsa del Cuerpo de Oficiales de Marina y, cuando desembarca cuatro años después en Marsella, vestido de turco, es difícil reconocerlo. El ministro le reintegra a su puesto en vista del éxito de su aventura, que «denota en este oficial una firmeza de carácter y de recursos que son muy apreciables en un militar». Tras otras exploraciones en el Spitzberg, Pagès acaba como capitán de navío y se retira a Santo Domingo, a una plantación donde muere asesinado durante una revuelta de esclavos.

Su intención inicial, bastante imprecisa, consiste en llegar a China desde América, ir hasta el norte, a Kamchatka, y atravesar el estrecho de Bering. Los imprevistos le impiden respetar totalmente este itinerario. No llega a pisar China, aunque tampoco Bougainville lo logró. En realidad, la curiosidad empuja a Pagès tanto como su expreso deseo de

[6] Véanse los trabajos de N. Broc, en especial su edición del *Voyage de Pagès* de 191, y su contribución en *L'importance de l'exploration maritime...*

abrir nuevas vías para el comercio francés hacia el Extremo Oriente. Este móvil también se dará en la expedición de Lapérouse. Pagès realiza una vuelta al mundo atravesando solo regiones tropicales. Busca «la Naturaleza totalmente intacta», y quiere conocer «las costumbres de los pueblos sencillos». Es un viajero filósofo, acreditado por Condorcet como persona con voluntad «de ser útil a Francia, a la Marina y a la Humanidad mediante la adquisición de nuevos conocimientos».

¿Cuáles son los resultados? El puro y simple descubrimiento se limita a algunos sectores del itinerario, en América; pero Pagès va más allá, y el principal interés de su viaje reside en su método.

Abandona Santo Domingo con algún dinero, ahorrado de su sueldo, para negociar su pasaje. También lleva algo de pacotilla; pero enseguida trabaja por sí mismo y adopta el modo de vida local en todos los países por donde pasa. En esto consiste la originalidad, para su época, de este europeo, el segundo francés conocido después de La Barbinais, en tiempos de Luis XIV, en realizar la vuelta al mundo fuera de una expedición oficial, solo y por sus propios medios. Desde Santo Domingo pasa a Nueva Orleans, adonde llega el 28 de julio de 1767. Remonta 140 leguas por el Mississippi a bordo de una piragua, en la que rema como los demás. Organiza una caravana de mulos para pasar a Nueva España. A través de Texas y los ríos Trinidad, Colorado y Guadalupe, llega a San Antonio, donde descansa, y después atraviesa Río Grande, en Laredo, junto a un guía indio. En Santillo contrata a una guía español y alcanza México a finales de febrero de 1768. A partir de entonces se dirigirá a toda prisa hacia Acapulco para no perder el galeón de Manila. Después de América, va desde las Filipinas a Batavia, luego permanece algún tiempo en la India y, a través de Mascate y Basora, llega a Damasco. Permanece en el Líbano, hace escala en Acre, Chipre, Malta y Túnez, y desembarca en Marsella.

En el sector americano de su itinerario, el joven, algo roussoniano, se muestra sensible ante la belleza de la Naturaleza y la bondad de los hombres. En Texas admira el encanto de aquellos «paisajes campestres» que para él significan «la única compensación tras tantas penalidades». Ya hemos visto la simpatía que siente por los indios de América, más corrompidos en México por contacto, en su opinión, con los extranjeros.

Lo excepcional no reside en estas ideas, sino en la actitud del viajero. En efecto, ya sea por voluntad propia, o por imperativos de las

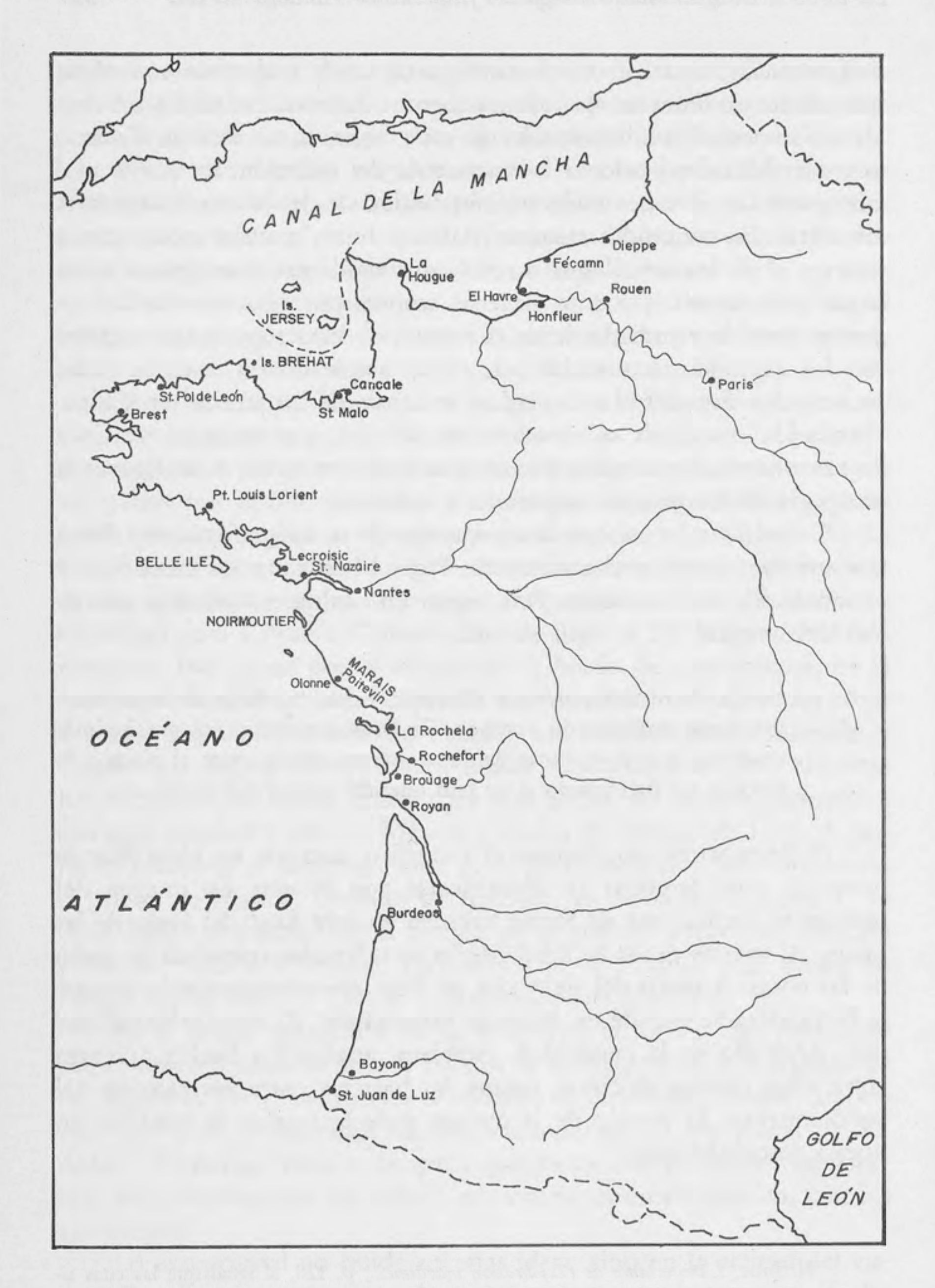
circunstancias, convive con los indígenas; come y duerme con ellos; aprende los rudimentos de la lengua, como hace en la India y en Arabia; se somete a la alimentación de cada lugar, carne seca en Texas o tortas en México; y adopta la vestimenta del anfitrión, lo que le permite pasar casi desapercibido y comprender, desde dentro, costumbres diferentes. En resumidas cuentas, viaja sin lujos, con un estilo que se anticipa al de los «etnólogos o sociólogos modernos que, gracias a sus largas permanencias, logran hacerse aceptar por una comunidad de gentes antes de estudiarla desde el interior»[7]. Esto supone una ruptura con los exploradores vestidos a la europea que hemos visto en todas las latitudes. Su actitud se aproxima más a la de los jesuitas en China. Humboldt, que sigue su itinerario en México, «reconoce la exactitud de sus observaciones geográficas», y sólo le reprocha el desfigurar la ortografía de los nombres españoles e indios.

Coincidiremos así con la conclusión de su biógrafo, Numa Broc, que subraya que el amateurismo de Pagès beneficia a los científicos y es innovador en el método. Para captar en cualquier latitud la naturaleza del hombre

> siempre la misma y siempre diferente, Pagès, no duda en desprenderse de sus oropeles de europeo. En esto demuestra ser mucho más moderno que la mayoría de sus contemporáneos, que al viajar a la europea no han sabido o no han querido olvidar sus prejuicios.

El descubrimiento, incluso el científico, consiste en identificar la novedad, pero también en identificarse con el *otro*. La imagen del mundo se perfecciona de forma decisiva en este final del Siglo de las Luces. Al menos desde la Edad Media se intentaba encontrar la razón de las cosas. A partir del siglo XVII, se llega al convencimiento de que la Naturaleza se escribe en lenguaje matemático. El espíritu enciclopédico, apoyado en la curiosidad, establece, analiza los hechos, plantea entre ellos nuevos vínculos, rompe las barreras entre los campos del conocimiento. El avance de la ciencia y de la técnica es también un nuevo descubrimiento.

[7] N. Broc, *L'importance de l'exploration maritime...*, p. 120, al igual que las citas siguientes.



Los puertos franceses del Descubrimiento (XVI-XVIII).

Capítulo IV

CIENCIA Y DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA DURANTE EL REINADO DE LUIS XVI: EN TORNO A LAPÉROUSE

La guerra de América (1778-1783) pone a prueba el renacimiento de la Marina militar francesa y el valor de los esfuerzos materiales y humanos que lo hacen posible. La guerra pone de relieve la eficacia de un material renovado, una generación de marinos preparados y capaces, y el equilibrio de la alianza franco-española frente al poder inglés. La guerra es intercontinental, y la estrategia exige escuadras numerosas que permanezcan en la mar un tiempo prolongado. Los avances, muy importantes en esta época, tropiezan sobre todo con los problemas sanitarios de las tripulaciones. La guerra supone un aprendizaje para las misiones de larga duración, como son las expediciones científicas. Estas expediciones se anticipan a las hostilidades.

Una vez conseguida la paz, no se abandona el potencial naval, pues la experiencia ha demostrado que su valor depende del aprendizaje metódico y del esfuerzo constante por mejorar. Por tanto, a los marinos que se destacan durante la guerra se les confían misiones que el rey considera de la mayor importancia. Al igual que su abuelo Luis XV, Luis XVI también era un experto en matemáticas y en geografía. Interviene personalmente en algunos aspectos de las empresas que afectan al avance de las ciencias. Éste será en adelante el auténtico móvil del descubrimiento.

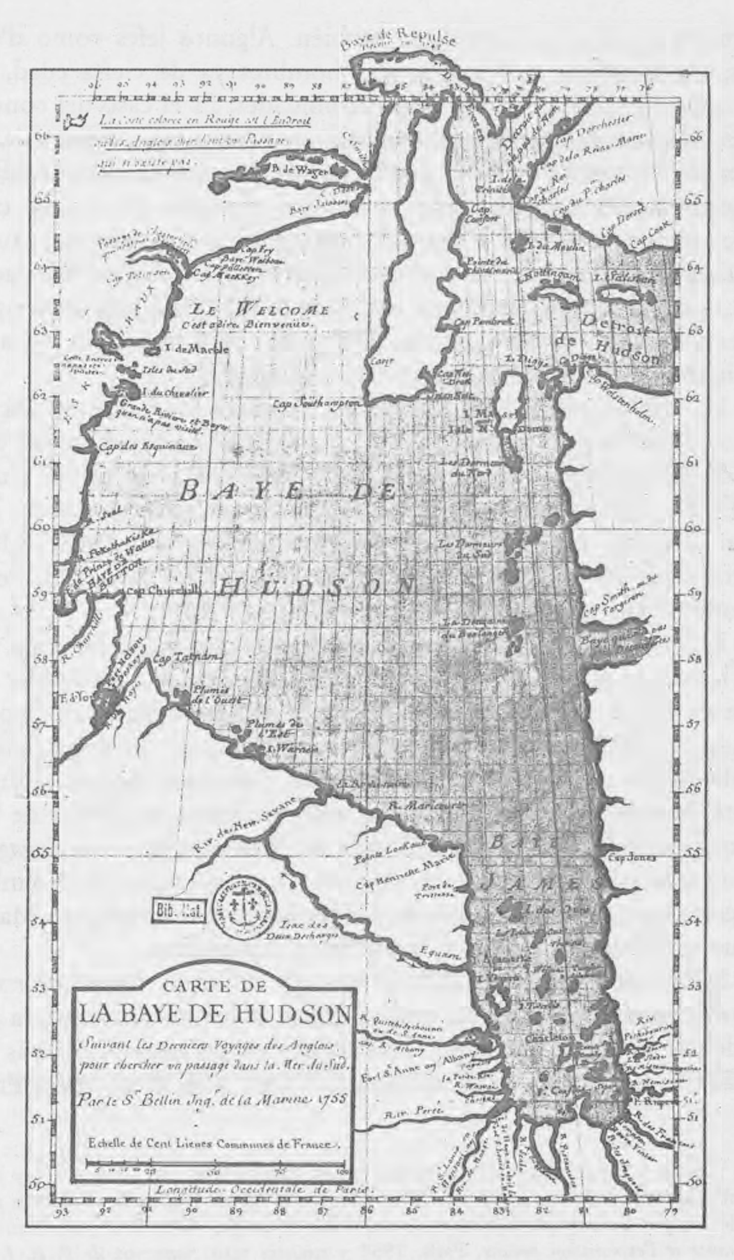
La crisis de la guerra de América, la expedición de 1782 a la bahía de Hudson

La estrategia de la guerra de la Independencia americana se centra en el Atlántico. Los demás teatros de operaciones, como el océano Ín-

dico, son secundarios; por tanto, será allí donde las innovaciones tácticas como las de Suffren, puedan llevarse adelante. En esta guerra intercontinental, los convoyes desempeñan un papel esencial en las necesarias comunicaciones. Las escuadras combaten más para impedir las comunicaciones del adversario o apoyar los desembarcos que para aniquilarse mutuamente. Las fuerzas están bastante equilibradas en cuanto al número en ambos campos. Al cabo de cinco años de guerra finalmente favorable, las fuerzas navales francesas están entrenadas y se han perfeccionado mucho. Los oficiales han adquirido una experiencia y una conciencia de su valor que no consiguieron sus antepasados en las derrotas de la guerra de los Siete Años. En torno a sus jefes, a veces de edad, pero deseosos de recuperar lo perdido, una generación de buenos oficiales, los más jóvenes de una treintena de años, y entre 40 y 50 los que acceden a la responsabilidad del mando, se ejercita en las labores de la mar, en las maniobras, en las largas campañas, en las exigencias técnicas, en el manejo de las embarcaciones.

Los ministros, Sartine y el mariscal de Castries apoyan las inversiones y los esfuerzos. Fleurieu, el oficial erudito, director de puertos y arsenales, se encarga de la planificación y la logística. Apoyará las empresas de Lapérouse y redactará las instrucciones de su viaje. En la primera fase de la guerra domina un proyecto de desembarco en Inglaterra, una vez que el canal de la Mancha queda abierto a las escuadras francesas gracias a la batalla de Ouessant. El fracaso de la colaboración franco-española traslada después el principal escenario a las Antillas, que son el eje de la navegación y, por tanto, de las operaciones entre Europa y la costa de los Estados Unidos. La victoria decisiva se produce por el apoyo directo a los americanos en su territorio. El comercio colonial se agrupa en convoyes, cuya conquista, como la de las islas azucareras y la de las bases enemigas, es un objetivo de la guerra de escuadras. Las operacioes anfibias de desembarco son numerosas y complejas. La posesión de bases en tierra es necesaria para reparar, establecer hospitales, cuidar a los muchos enfermos que produce el hacinamiento a bordo, las largas campañas en la mar y las enfermedades tropicales. Así pues, esta generación de marinos se familiariza con las islas y las salidas de los canales y con los Estados Unidos, tanto la costa sur y Savannah, como Boston, Filadelfia y la costa norte.

El material, la artillería, los buques y las fragatas, construidos siguiendo modelos uniformes y forrados en cobre los más nuevos, son



Carta de la bahía de Hudson de Bellin (1755). B.N., París.

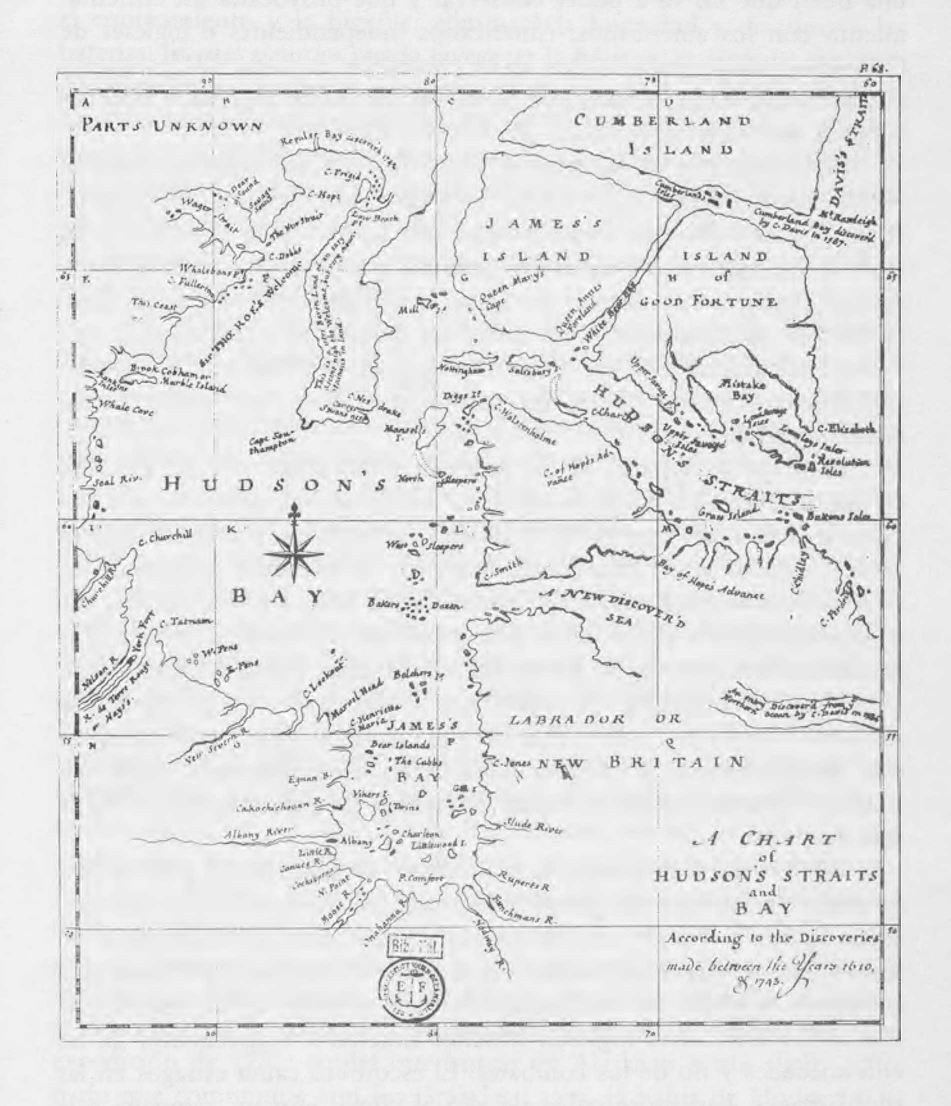
puestos a prueba. Los hombres también. Algunos jefes como d'Orvilliers, Du Chaffaut o Guichen son hombres ya de cierta edad, pero capaces y conscientes de sus responsabilidades. Es el caso del conde de Grasse, algo más joven, cuya victoria en Chesapeake asegura la conquista de los objetivos de la guerra. Jefes de escuadra como Suffren y Lamotte-Picquet tienen grandes cualidades ofensivas. En fin, las operaciones ponen de relieve a algunos comandantes muy jóvenes, eruditos y bien preparados, que se distinguen en su labor: Lapérouse nace en 1741, Fleuriot de Langle tienen tres años menos y Liberge de Granchin pertenece a la misma generación. Todos ellos son miembros de la Academia de Marina y ascienden gracias a la guerra.

En cuanto al descubrimiento de América propiamente dicho y dentro de la óptica científica de la época, debemos destacar un episodio de esta guerra: la expedición de Lapérouse a la bahía de Hudson en 1782 [1]. Esta incursión, efectuada durante el último verano de la guerra, supone 10 millones de pérdidas para la compañía inglesa y aporta entre tres y cuatro millones de botín a los franceses. Pero el verdadero éxito está en otro lugar.

El proyecto, madurado entre Lapérouse y su amigo Fleurieu, tiene que reducirse por falta de medios. Lapérouse acaba de ascender a capitán de navío. A bordo del *Sceptre,* de 74 cañones, forrado de cobre y botado en 1780, dirige una división compuesta por las fragatas *Astrée,* donde estuvo al mando con anterioridad y que ahora lleva el lugarteniente de navío Fleuriot de Langle, y donde viajan monsieur de Vienne, que también participó en el viaje de Bougainville, y la *Engageante,* comandada por el marqués de La Jaille. Para las tropas de desembarco se designa un oficial de ingenieros, Monneron, y el ingeniero Mansuy, al que se deben los planos y cartas de la expedición.

Militarmente, se trata sólo de una operación de diversión y no de una reconquista de Canadá, pues tras los éxitos del invierno, la Independencia americana queda prácticamente reconocida. Vale más dejar Canadá a los ingleses que reconquistar a un alto precio para Francia

[1] Véase sobre esta cuestión nuestro artículo citado *supra*, cap. XII, n.º 7, y nuestra contribución en *Colloque Lapérouse, Albi,* 1985, pp. 55 y ss. Seguiremos también a Fleuriot de Langle, *La tragique expédition de Lapérouse et Langle*, París, 1954; M. Emmanuel, *La France et l'exploration polaire*, Paris, 1959 y nuestra tesis *Souvenirs de P. B. J. de La Monneraye....*



Portulano inglés de la bahía de Hudson en el siglo XVIII. B.N. París.

una tierra que no va a poder conservar y que provocaría un enfrentamiento con los americanos. Americanos independientes e ingleses de Canadá quedarán enemistados en el continente y, hasta 1815 seguirán así. En 1782, tratarán, pues, de perturbar las líneas inglesas y obtener ventajas que resulten útiles en un acuerdo futuro.

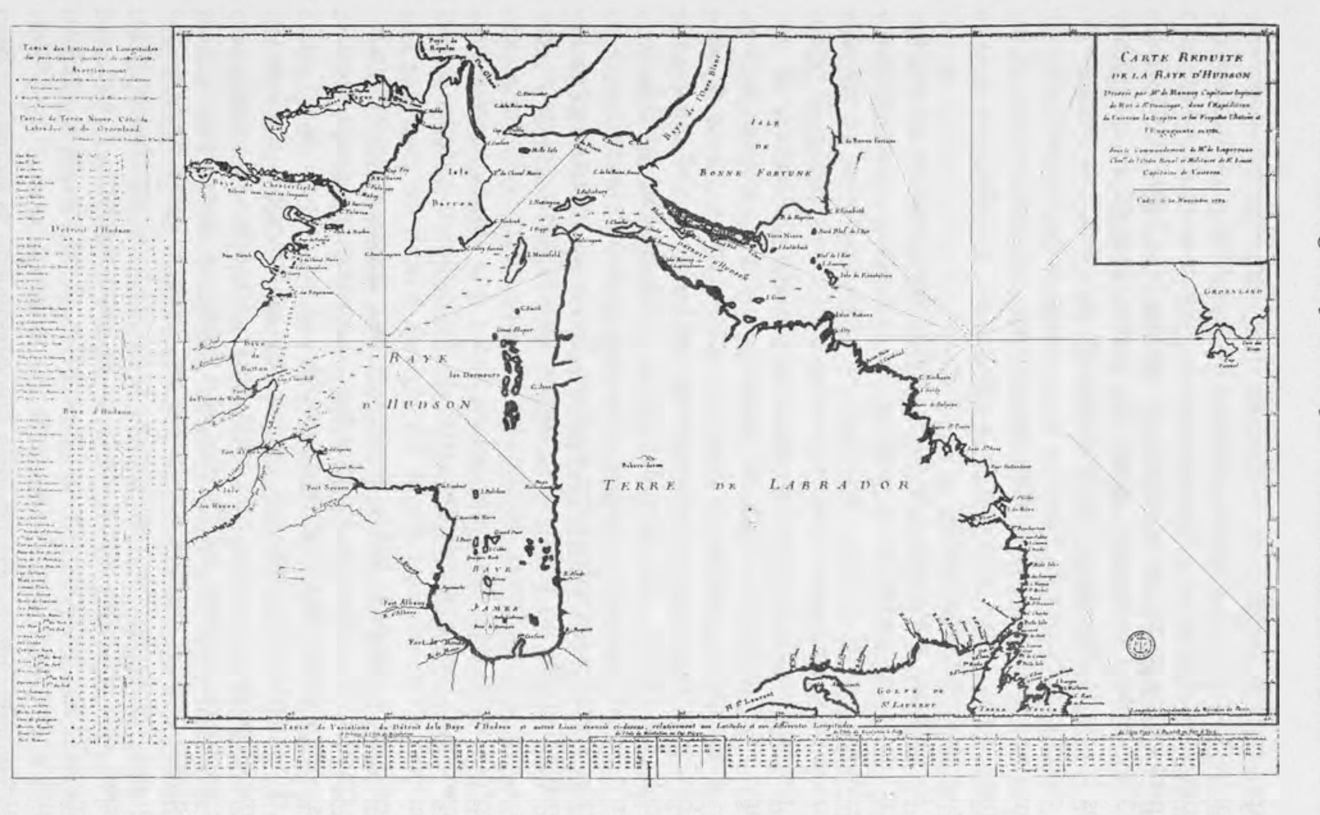
En el combate de las Saintes, el 12 de abril, los franceses pierden 10 buques y 14.000 hombres. La idea de tomar Jamaica queda desechada. En el norte sólo puede hacerse una operación de diversión para crear a los ingleses una cierta inseguridad, sin llevar las cosas al extremo de quedar como dueños de Canadá. Los objetivos son, pues, limitados. Pero la expedición deja claros los méritos de Lapérouse, Langle y sus compañeros. Servirá de prueba para la circunnavegación posterior. Buena parte del equipo que partirá en 1785 se va a formar durante este episodio.

La división zarpa el 31 de mayo de 1782 desde el cabo Francés, en Santo Domingo. Llega hasta el 25° norte en tres semanas, para llegar a la latitud de Terranova. A las tres semanas alcanza el 62° latitud norte y penetra en el estrecho de Hudson. La intención es destruir los establecimientos ingleses de la bahía, donde abundan los puestos comerciales, algunos fortificados, y regresar con el botín a Francia. Las ganancias del comercio de pieles son importantes a finales de este siglo XVIII. Los rusos también se dedicarán a ello, y el propio Lapérouse mostrará interés por estos recursos y el comercio que puede crear en este campo durante su viaje de circunnavegación. Intentará vender en Extremo Oriente las pieles traídas de Alaska. La experiencia de 1782 le será muy útil.

Las limitaciones en esta incursión son considerables. La discreción necesaria en tiempos de guerra reduce los preparativos. La tripulación, como ignora el destino, no está preparada. Vestidos con ropas para zonas tropicales, padecen grandes penalidades a causa del frío hasta que consiguen negociar con los esquimales o apoderarse de las reservas de mantas de los fuertes ingleses. Muchos mueren a consecuencia de las enfermedades y no de los combates. El escorbuto causa estragos en las tripulaciones. Lapérouse culpa de ello al clima: «En mi campaña a la bahía de Hudson tuve la triste experiencia de comprobar que la humedad fría puede ser el principio más activo del escorbuto», escribe en su *Voyage.* Es una interpretación apresurada, y por tanto equivocada; pero por entonces nadie conoce la verdadera causa. En cualquier caso,

la experiencia le marca y, en el viaje siguiente, tomará precauciones en el equipamiento y la higiene: eliminará la humedad y disminuirá las baterías, lo cual siempre puede favorecer la higiene, aunque no sea muy útil para luchar contra el escorbuto. Al regreso de la bahía de Hudson, hay 300 hombres enfermos a bordo del *Sceptre*, unos 60 en la *Astrée* y todos los de la *Engageante*, un centenar de ellos están en cama y 15 han muerto de escorbuto. Cuando se apoderan de los fuertes ingleses, los marinos franceses casi habían agotado sus propios recursos. Con los prisioneros, el hacinamiento a bordo es muy grande y los víveres muy escasos para tanta gente.

A la escasez material y a la dureza del clima se añaden las exigencias militares: necesidad de la sorpresa, de la rapidez de actuación de un establecimiento a otro, dificultades de desembarco en un terreno desconocido y pantanoso e intervalos disponibles muy cortos. El clima sólo permite un plazo de tres meses para remontar el Atlántico de sur a norte a 40° de latitud, llegar en medio de brumas e icebergs a unas aguas desconocidas, realizar el ataque y regresar pronto, antes de septiembre, para evitar quedar atrapados en los hielos con el cambio de estación. De hecho, para culminar su operación militar, los franceses tendrán que realizar una auténtica operación de descubrimiento, a falta de datos actualizados sobre estas regiones. Desde las operaciones de Le Moyne d'Iberville un siglo antes, ningún francés había penetrado en estas zonas. Las imágenes deformadas circulan de boca en boca: los contornos de la bahía son imprecisos, creen que los esquimales son antropófagos, los errores de las cartas de Bellin llevan a dudar de su afirmación sobre «el lugar donde los ingleses buscan un paso que no existe» en el norte de la bahía. Se trata de una disputa de escuela, teórica, entre Bellin y Buache. En este viaje, Lapérouse no podrá aportar datos comprobados por la experiencia sobre la inexistencia de un paso por el noroeste. Sin embargo, conoce las exploraciones de Samuel Hearne al océano Glacial y, más tarde, el programa de exploración que se le asigna en la costa del Pacífico será como un complemento a la expedición de 1782: tendrá que buscar en Alaska si existe algún golfo o río que comunique con los Grandes Lagos, la bahía de Hudson y la vertiente atlántica. Más que a través de un paso marítimo por el noroeste, en el que ya nadie cree gracias a Bellin, se espera que se puedan comunicar por vía navegable las costas de los dos océanos, al norte del continente americano. Esta vía sería importante para el comercio. Así,



Carta francesa de la bahía de Hudson elaborado por Mansuy durante la expedición de Lapérouse en 1782. B.N. París.

la exploración en 1786 de la bahía de los Franceses, en Alaska, recupera en cierto sentido la que quedó interrumpida por falta de tiempo durante el ataque a la bahía de Hudson en 1782.

Si comparamos la *Carta* de Bellin con las cartas de entonces de los ingleses y con la que Mansuy elabora en la expedición de 1782, podremos comprobar los avances que las anotaciones exactas ofrecen a los navegantes en este final del siglo XVIII, en un momento en el que la ciencia geográfica está basada en tantos datos apriorísticos, que los navegantes no podían seguir sus indicaciones sin peligro para la seguridad en la navegación. Las cartas de los ingleses, los únicos establecidos en estas regiones, son las más seguras. Pero no les interesa publicar sus resultados a fin de asegurarse el monopolio de su compañía. Por tanto, habrá que conseguir el documento a través de informes militares. Lapérouse ha conseguido un portulano inglés; más tarde, cuando se firma la paz, envía a un colaborador a Inglaterra para recoger información para su viaje de circunnavegación. El portulano utilizado en 1782 es, sin duda, el que se encuentra hoy en los Archivos de Cartas y Planos de la Marina junto a la *Carta* de Mansuy que recoge los resultados de la expedición francesa. La buena organización de estos archivos, hoy en la Biblioteca Nacional de París, resulta muy útil para el Estado Mayor. La *Carta* de Mansuy es la síntesis de las observaciones realizadas por los oficiales de la expedición. Sabemos que Langle realizaba, cuando el día estaba despejado, anotaciones muy buenas sobre la longitud que permitieron luego realizar esta carta; gracias a ella podemos apreciar el valor de las observaciones científicas y los resultados positivos obtenidos por Lapérouse durante esta expedición, que es un auténtico descubrimiento. Será un banco de pruebas útil en el futuro: se analizan las cartas y los instrumentos científicos, los contactos con los indígenas y los objetos de comercio; se preparan los programas de investigación y los medios que deban emplearse. La experiencia canadiense servirá para Alaska. Incluso se sacará provecho de los fallos en la organización y de las lagunas de esta expedición.

Por último, el clima y las difíciles circunstancias de una navegación de descubrimiento rodeada de bancos de hielo y brumas constantes preparan a los marinos para el entorno que tendrán que superar en el Pacífico norte. Se necesita prudencia y una gran experiencia para navegar en conserva entre las nieblas que describe Lapérouse en su *Voyage*, entre Vancouver y Monterrey, o en las aguas de las Kuriles. Esta

experiencia se consigue tras largas penalidades en la campaña de la bahía de Hudson, donde las naves se localizan por el sonido de la campana o del cañón:

> Nuestra navegación empezó a hacerse peligrosa, pues corríamos el peligro de chocar con las montañas de hielo, de una altura prodigiosa, ya que la espesísima bruma sólo nos permitía ver un horizonte muy limitado [...] el oficio del mar necesita una mirada certera y una rápida ejecución,

escribe el alférez La Monneraye, por entonces segundo de su primo Fleuriot de Langle.

La división entra el 18 de julio en el estrecho evitando los hielos, recogen leña en tierra, entran en contacto con los esquimales, y el 1 de agosto desembocan en la bahía. El 8, al atardecer, llegan al río Churchill y realizan de noche un difícil desembarco. El fuerte Príncipe de Gales, construido en piedra, acasamatado y protegido por 40 piezas de artillería, se entrega sin combatir. El fuerte es evacuado, se reparten las provisiones entre las embarcaciones francesas y se vuelan los baluartes. Lapérouse muestra mucho interés en conversar con el gobernador, sir Samuel Hearne, que trabajaba desde hacía 10 años para la compañía inglesa y fue el primero en llegar al océano Ártico, y le proporciona toda clase de facilidades para regresar a Inglaterra. En cuanto a los indígenas protegidos de los ingleses, Lapérouse les reserva pólvora y víveres. Su trato fue tan humanitario que se hizo famoso y le atrajo la distinción de Luis XVI, que concedió a este hecho una gran importancia. La Monneraye escribe: «Fui testigo de las lágrimas que provocó la separación entre los salvajes y sus amigos ingleses. Estas pobres gentes marchaban no sé dónde, llevando con ellos sus bienes». Después se apoderan del fuerte York, en la desembocadura del río Nelson y más tarde del fuerte Severn.

Como la temporada estaba muy avanzada, Lapérouse renuncia a seguir hasta el final de la bahía, y prepara el regreso. Comparte con los ingleses sus escasos recursos. Tras el primer momento de sorpresa y conmoción ante este audaz ataque, los propios periódicos de Inglaterra le reconocen sus méritos. La división sale el 9 de septiembre del estrecho y se separan el 15, frente a Groenlandia. El *Sceptre* y la *Engageante* regresan a las Antillas. La *Astrée* se dirige directamente a Francia

con el botín. Sir Samuel Hearne regresa a Inglaterra a bordo de una pequeña embarcación de 50 toneladas que los franceses le habían apresado y devuelto posteriormente, a petición suya, con los instrumentos, efectos y hombres necesarios para la navegación. «A nuestro regreso a Francia, supimos con agrado que había llegado felizmente a Inglaterra». La expedición fue un éxito en todos los aspectos: en el militar, el objetivo se alcanzó sin derramamiento de sangre; política y económicamente, por el valor del botín; éxito psicológico también ante la opinión pública. En resumen, la incursión está llena de promesas por los resultados técnicos, científicos y geográficos que, en el fondo, son los que más importancia tienen.

Los peligros sufridos, las dificultades materiales superadas, los conocimientos almacenados sobre la naturaleza del Gran Norte, las auroras boreales, la banquisa y los icebergs, son datos que permiten a Lapérouse acumular experiencia. La publicación de las cartas francesas correctas pone en circulación los resultados que los ingleses aún guardaban. Al producirse la paz, las exigencias del monopolio son menos urgentes, y la idea del libre comercio va progresando. Las anotaciones objetivas sobre los salvajes contribuyen a rectificar las imágenes apriorísticas. Ya hemos visto el interés de los primeros contactos con los esquimales y las descripciones que realizan los franceses sobre estos contactos. Esto dará pie, como más tarde Alaska, para filosofar sobre la Naturaleza, la felicidad o los sinsabores de la vida salvaje. La extremada dureza de las condiciones materiales en los dos extremos del continente americano favorece, en opinión de los civilizados ilustrados, la pobreza psicológica y el embrutecimiento en lugar de la elevación del alma y el espíritu. Pero los mismos civilizados se convencen también de que en el paraíso de los trópicos reina también la codicia, el engaño y la falta de humanidad.

La expedición de 1782 deja todavía algunos problemas científicos sin solucionar: cuando parte para su viaje alrededor del mundo, Lapérouse se queja de que no se ha cumplido la promesa de publicar los manuscritos de Samuel Hearne. La prueba experimental de un paso por el noroeste debe hacerse aún. Sin embargo, todo está en favor del nombramiento de Lapérouse para el mando de la expedición de 1785: sus cualidades, su experiencia y humanidad hablan en su favor; el binomio con Langle se forma ahora. En opinión de Luis XVI, para el

avance de las ciencias y el beneficio de la humanidad, la Francia victoriosa debe sustituir a la Inglaterra del ilustre Cook.

En torno al viaje de Lapérouse; preparativos para la circunnavegación

Con la paz, las misiones científicas vuelven. Las tropas francesas regresan de los Estados Unidos. Se aprovechan estos enlaces logísticos para efectuar algunas verificaciones hidrográficas. El *Diario* de navegación de la fragata *Nymphe* del año 1784 ofrece los resultados de una campaña de verificación de longitudes entre Terranova y Brest. Monsieur de Granchin, antiguo médico de la escuadra y oficial científico, recibe el encargo de cuidar los relojes marinos que se van a utilizar durante la expatriación de las tropas de Rochambeau. Más tarde, en 1787, la fragata *Calypso* realiza en los mares de la India una campaña para determinar algunas longitudes bajo el mando de monsieur de Kergariou-Locmaria. La expedición de Lapérouse recibirá todas las atenciones del Estado. En el momento en que se prepara, el americanismo científico sigue desarrollándose.

Inmediatamente antes de la guerra, Sonnini de Manoncourt, naturalista famoso por su labor en las Indias orientales, permanece dos temporadas en la Guayana. La última finaliza en 1776. Mantiene correspondencia con Buffon y le comunica los resultados de sus trabajos. Al acabar la guerra, Jean-Baptiste Leblond desembarca en 1786 en Cayena y permanece como botánico en la Guayana hasta 1802. A orillas de un subafluente del Maroni existe una montaña que conserva su nombre. Exploró la selva hasta la sierra de Tumucumaque, línea divisoria y frontera con Brasil [2]. Con anterioridad, en 1772, realizó un viaje desde las Antillas, remontó el Orinoco, escaló la cordillera y recorrió Ecuador y Perú. Por último, entre 1778 y 1784, en plena guerra de la Independencia en el norte del continente, Joseph Dombey realiza desde Lima, como centro, siete grandes itinerarios [3]. El *Journal général de*

[2] Y. Laissus, *L'importance de l'exploration maritime...*, p. 72.

[3] Sobre este punto y para las citas siguientes, véase *Rochefort et la mer, 5...*, contribución de C. Long, pp. 53 y ss..

France informa a sus lectores el 14 de enero de 1786 del regreso de Perú de monsieur Dombey, médico naturalista que había sido enviado por Turgot. Regresaba con

> los objetos más raros y preciosos en plantas, minerales, gemas, pájaros, insectos, maderas de diferentes clases [...]. En su herbario, compuesto por unas 2.000 ó 3.000 plantas, más de los dos tercios son totalmente desconocidas hasta ahora.

A los españoles les proporciona datos que desconocían sobre una minas de hierro que evitarían a la colonia las importaciones de Europa, y sobre unos pinos (*Araucania araucania*) de 150 pies de altura, que pueden servir para las arboladuras y que el virrey tiene ocasión de utilizar. Regresa con armas, ídolos, adornos, objetos de las tumbas indígenas y algunas semillas de plantas medicinales que Thouin, el jardinero del rey, intentará aclimatar.

Joseph Dombey, nacido en 1742, antiguo alumno de los jesuitas, es médico, botánico y doctor por Montpellier. Por lo visto tenía un gran parecido con el astrónomo Lalande. Había colaborado con Jean-Jacques Rousseau en la elaboración de un herbario, y se perfeccionó en París, en el Jardín de Plantas. En 1775, el ministro Turgot le confía la misión secreta de buscar plantas para aclimatarlas en Francia y, de paso, tratar de recuperar los documentos dejados en Perú por Joseph de Jussieu. Fueron necesarias largas negociaciones para conseguir la autorización de España. El naturalista francés no llega a El Callao hasta abril de 1778, acompañado de alumnos y dibujantes españoles. La expedición se prolonga a causa de las rebeliones indias al sur y la guerra de América. En febrero de 1785, regresa a Cádiz, y sus compañeros españoles lo hacen en 1788. A pesar de los manuscritos perdidos, los catálogos de sus envíos atestiguan sus descubrimientos en ciencias naturales. Predomina la botánica; de las 3.000 plantas recogidas, son nuevas 1.500 especies y 60 géneros: plantas alimenticias, medicinales y tintóreas, y algunos preparados culinarios para defenderse en épocas de escasez. En 1779, realiza una anotación «la utilización de las patatas entre los peruanos». Señala la existencia de un alga en Chile que sirve de alimento a los indios de la costa del Pacífico. Su labor apenas se verá publicada, y muere en 1794, en Montserrat, en las Antillas, tras caer prisionero de los ingleses. Aunque las repercusiones fueron limi-

tadas, sus descubrimientos atestiguan una actividad científica y un contexto propio, en un momento en que se prepara en Francia el viaje de Lapérouse.

En vísperas de una guerra que ha costado mucho a la Hacienda pública, y que va a hacer naufragar, además de las finanzas, al propio régimen, en Francia se dan cuenta de que los ingleses sacan sustanciosos beneficios del comercio con pieles. La administración francesa se comporta a veces de forma contradictoria: cuando Canadá era francés, se perseguía a los tramperos por su actividad. Ahora, se quiere establecer un comercio de pieles entre la costa norteamericana del Pacífico, donde no hay franceses y otras naciones empiezan ahora a introducirse, y China, que está en plena reacción de cierre a los extranjeros. En definitiva, tras abandonar Canadá sin grandes remordimientos, se muestra gran interés por Alaska y por los resultados del tercer viaje de Cook, editado en 1784. El rey y los responsables de Marina examinan con todo detalle su campaña en el Pacífico norte. La idea inicial, preparada entre el rey, su ministro, el mariscal de Castres y Fleurieu, del que dependía la documentación necesaria, consistía en preparar un viaje comercial y político que debía, además, realizar nuevos descubrimientos. Lapérouse, que acaba de casarse, se entera del secreto a través de su amigo Fleurieu, con el que trabaja. La búsqueda del paso del norte desde Alaska podría ser confiada a alguien que ha demostrado su capacidad en la bahía de Hudson. Algunos marinos holandeses y oficiales ingleses aportan datos útiles. Levantar establecimientos para comerciar con China y la India sería una meta beneficiosa, y no sólo lo creen así los franceses. En la primavera de 1785 «el secreto del viaje comercial empieza a debilitarse» [4].

La empresa cambia entonces de carácter. La meta científica gana terreno a las demás. Por tanto, la expedición se confía a un oficial del rey, en naves del rey, para estudiar la geografía, la hidrografía y las ciencias de la Naturaleza. Lapérouse tiene experiencia y ha trabajado en el proyecto. Su comportamiento humanitario en 1782 le ha merecido el favor de Luis XVI y se le nombra. La investigación comercial, si es posible, se realizará más adelante y serán otros los encargados. El capitán francés tendrá que seguir el modelo de Cook, concederá mayor

[4] Véase Dunmore y De Brossard, *op. cit.*, tomó I, p. 5.

importancia a la exploración del Pacífico norte, podrá adaptar el itinerario a las circunstancias y seguirá las instrucciones como mejor pueda. «Deberá adquirir nuevos conocimientos, estudiar a los pueblos y tal vez mejorar sus condiciones de vida», éstas son las instrucciones de Lapérouse, como él mismo escribe en las primeras páginas de su *Diario.*

La expedición se prepara en cuatro meses. Fleuriot de Langle, que se ha casado con una sobrina del comandante de Marina de Brest, monsieur d'Hector, es elegido por Lapérouse como segundo suyo. Todos estos nombres propios servirán para bautizar los descubrimientos geográficos de los franceses. Finalmente se elige un flute de 450 toneladas, el *Portefaix,* y la gabarra *Autruche,* muy parecida al anterior; ambas embarcaciones se rebautizan con los nombres de *Astrolabe* y *Boussole.* Del programa científico se encargan las Academias; Condorcet, Buffon y Jussieu participan en él. La elaboración corre a cargo de las secciones de Marina, de Cartas y Planos y de la Dirección de Puertos y Arsenales. Luis XVI coordina personalmente la labor, toma las decisiones e insiste sobre la conducta que deberá tenerse respecto a los nuevos pueblos, las observaciones astronómicas que deberán hacerse y las normas de seguridad que habrán de aplicarse. Las dos naves no deberán separarse. La sensatez del rey se ajusta a la experiencia de Lapérouse. Se estudian las escalas para espaciarlas un máximo de cuatro meses, el límite que impone el riesgo del escorbuto. El viaje iba a durar cuatro años. Los descubrimientos que se lleven a cabo en América deberán ser o bien confirmaciones en el hemisferio sur, en la isla de Pascua y, más al norte, en las Sandwich, ya visitadas por Cook, o bien una exploración nueva, sobre todo por la costa norteamericana del Pacífico. Deberá realizarse una relación de los establecimientos extranjeros. Pero la expedición no tiene voluntad de conquista, no tiene que realizar actos de posesión, salvo en el caso de que sean útiles para el comercio de pieles. En todo caso, deberá llevar a los salvajes plantas útiles y tomar a cambio las de éstos. Animales, semillas y plantas se embarcarán en las naves, que llevarán también herbarios, cámaras de cartas y bibliotecas. La instalación de laboratorios flotantes ha mejorado desde Bougainville.

En caso de fuerza mayor, Lapérouse sólo podrá «usar la fuerza con la mayor prudencia». Sabemos que cumplió escrupulosamente y hasta el límite esta orden del rey. La parte comercial del viaje se reduce a preparar el terreno para la pesca de la ballena en América del Sur y

para el comercio de pieles en América del Norte. Las exploraciones deberán precisar las costas y eliminar de las cartas las islas dudosas o imaginarias que aparezcan por causa de los errores en la longitud.

En cuanto a la salud de la tripulación, deberán mostrarse tan cuidadosos como Cook al aplicar las soluciones que él mismo defiende. La verdad es que ni el mosto ni la *chucrut* aportan mucha vitamina C contra el escorbuto. Pero esto no lo saben. Así es que serán pragmáticos, higiénicos de manera sistemática, si es que podemos decirlo así. Los cirujanos ayudarán a los jefes de la expedición en una especie de consejo médico a bordo. Langle está convencido de que es preciso tener siempre agua fresca. Morirá durante una operación de aguada. Lapérouse no comparte esta opinión y se basa en la experiencia: el agua envejecida con el tiempo suficiente es, de hecho, mejor que el agua fresca, sometida a fenómenos de corrupción dentro de los barriles [5]. Las sales minerales del agua de manantial en contacto con la madera producen una reducción, es decir, eliminan oxígeno, se corrompen y despiden olor al ácido sulfídrico que se forma. Después, en contacto con el aire, con el oxígeno, el agua se hace menos densa. La operación se repite al menos dos veces. Las materias orgánicas de la madera pierden entonces su poder de reducción y el agua vieja se conservará indefinidamente, a condición de que sea dentro del mismo tonel. La demostración química no se lleva a cabo hasta mediados del siglo siguiente, con un experimento en el que se compara el agua de manantial con el agua destilada. Sin embargo, también ahora serán las nuevas hipótesis, aunque erróneas, como la de Langle, las que preparen el avance científico, puesto que las soluciones no son posibles sino con la confrontación entre la experiencia empírica tradicional, las teorías y las elaboraciones científicas que resultan. La experiencia demuestra que el consumo de carne fresca en las escalas tiene efectos mucho más beneficiosos que los de las salazones. Al final, las precauciones tomadas resultan eficaces. Sólo muere un marino de escorbuto después de tres años, en una escala en Australia. Veamos una conclusión del coloquio internacional dedicado a Lapérouse en 1985 [6]: «Es justo decir que La-

[5] Dunmore y De Brossard, los editores del viaje de Lapérouse explican el fenómeno en *op. cit.*, tomo I, pp. 163-164. Las citas siguientes de Lapérouse proceden de esta edición.

[6] Es una conclusión de C. Gaziello, en el informe del citado *Colloque*, p. 317.

pérouse no sabe nada del escorbuto, lo mismo le sucede a Cook»; pero el marino presiente claramente que las galletas, que se llenan enseguida de gusanos, y la carne salada, cuya sustancia está «corroída», producen «la descomposición de los humores de la sangre», como afirma él mismo. A diferencia de Cook, no cree que la malta, el vino o la *chucrut* sean antiescorbúticos, pero sí piensa que estas sustancias «se alteran muy poco» y retrasan, por tanto, la aparición de la enfermedad. En cuanto a los remedios de los «doctores ingleses y franceses, por muchos frascos que se tomen de tales remedios, no harán tanto bien a los marinos como una buena tajada de carne, alguna tortuga, pescado, frutas o verduras». La disciplina general sobre la higiene a bordo dará, a pesar del desgaste de la campaña, buenos resultados.

Las naves se eligen en razón de su facilidad en el manejo y su relativamente escaso calado, inferior a cinco metros. Hay que evitar modelos y, por tanto velocidades, demasiado dispares, que ya crearon problemas en la navegación de Bougainville. Se prefiere el viejo sistema de claveteado al de forro de cobre, pues la navegación puede pasar por zonas polares. Rochefort está mal equipada, así es que el armamento se completa en Brest. La arboladura será la prevista en un principio. No desean experimentar ninguna novedad en una expedición como ésta. Al ser las dos naves muy parecidas, el mantenimiento será más fácil. Las cocinas se examinan con todo cuidado y se embarcan retortas para destilar el agua del mar. Se llevan a bordo mercancías para las poblaciones que encuentren, artículos de horticultura, plantas y ganado. Las bibliotecas de a bordo cuentan con 67 ejemplares, el 55 % referidos a ciencias naturales. A éstos se suman 26 ejemplares de viajes, entre ellos las mejores ediciones de Cook, 20 de navegación y 10 de física propiamente dicha.

Para la navegación se alternará el cálculo por estimación, la observación y la marcha de los relojes marinos. Según las instrucciones deberán hacerse todas las observaciones astronómicas útiles; deberá fijarse con precisión las latitudes y longitudes de los lugares estudiados; verificar los relojes marinos; tomar las distancias angulares para comparar las longitudes obtenidas con las de los *garde-temps*; anotar todos los días la declinación y la inclinación del compás; recoger las observaciones en tierra en cada escala; llevar por duplicado los registros de las observaciones; y elaborar las cartas trazando las costas con el círculo de reflexión o el compás de variación.

Este programa científico da una idea de la evolución del concepto de descubrimiento desde los albores del siglo XVI al final del Siglo de las Luces. Esta evolución está vinculada a los avances simultáneos de la mentalidad cuantitativa en la medición e instrumentación. La expedición lleva a tal fin los segmentos graduados de Langlois, de dos pies de radio; algunos anteojos astronómicos; tres relojes y dos medidores (péndulos); cinco relojes marinos y un reloj de bolsillo inglés para las longitudes; cuatro círculos de reflexión de Borda; tres sextantes ingleses «para observar las alturas y las distancias de los astros»; cuatro teodolitos con anteojos y sin ellos; cadenas y jalones; una toesa de acero, «la misma que sirvió para medir el grado del meridiano en Perú», para señalar los ángulos en tierra y hacer los planos; algunos instrumentos para medir la longitud del péndulo; y, por último, un cierto número de brújulas, algunas traídas desde Inglaterra por el ingeniero Monneron y otras prestadas por la Academia de Ciencias. El único astrónomo de profesión es Dagelet; por tanto, los oficiales de Marina realizan por sí mismos todas las mediciones. Langle confía muy pronto algunas responsabilidades en este campo al alférez de navío Law de Lauriston. Todos cumplen perfectamente su labor, ya que en una de las últimas cartas de Lapérouse se dice que

> la combinación de los relojes y de las distancias han resuelto tan perfectamente el problema de las longitudes, que hemos navegado con menos errores en longitud de los que teníamos en latitud hace diez años, cuando observábamos con los octantes de madera, y cuatro veces menos que cuando usábamos la sagita o el *quart de nonante*[7].

Lapérouse y Langle han escogido a oficiales eruditos y bien preparados. El mando se ve diezmado por vez primera en el accidente que sufren en Alaska, donde mueren ahogadas las tripulaciones de dos botes, entre ellos los dos hermanos de La Borde, hijos del banquero de la corte, al que la noticia sume en una gran consternación. Lauriston es el sobrino pequeño del responsable general de las finanzas de la Regencia. Los cirujanos son personas muy capacitadas y el comandante se siente orgulloso de ellas. Los capellanes, como el padre Receveu,

[7] Véase en *Colloque Lapérouse, Albi,* el informe de Marquet, pp. 177, y ss.; cita p. 189.

franciscano, tienen reconocidas capacidades como naturalistas o matemáticos. Los científicos que participan en el viaje han sido seleccionados, y algunos tienen retribuciones semejantes a la del jefe de la expedición: Paul de Monneron es ingeniero militar; el astrónomo Dagelet es miembro de la Academia de Ciencias; el naturalista Lamanon es amigo de Condorcet; el abate Mongès es físico; Duché de Vanzy es dibujante, como los Prévost, tío y sobrino; Collignon es jardinero-botánico; también viaja un relojero. Todos van a bordo de la *Boudeuse*. En el *Astrolabe* viajan un astrónomo y un matemático, tres naturalistas y el joven Lesseps, que será el intérprete de ruso, y más tarde tío del futuro constructor del canal de Suez. Las tripulaciones, seleccionadas en Brest, no deberán llegar a los 100 marinos por embarcación, pues hay que embarcar y estibar más de 400 toneladas de efectos, provisiones, recambios y material.

Lapérouse es un hombre metódico y concienzudo; es un buen jefe [8]. Como antiguo alumno de los jesuitas de Albi, tiene una buena preparación en ciencias naturales; como hombre ilustrado y francmasón, tiene tendencia a moralizar; como economista de su tiempo, cree en la libertad de comercio más que en el monopolio o en los privilegios como forma de enriquecimiento y prosperidad general. Comparte algunas de las visiones generosas de su época, pero es capaz de cuestionarse los prejuicios filosóficos. Su postura respecto a la colonización y a las relaciones entre los europeos y los indígenas es más equilibrada que las diatribas anticolonialistas de Diderot. Este último dice del paso por Tahití de los compañeros de Bougainville: «¡Llorad, desgraciados tahitianos, llorad!, pero que sea por la llegada y no por la partida de estos hombres ambiciosos y crueles». Para Lapérouse, la civilización tiene una utilidad, aunque ésta sea material, y no cree, como hemos visto, en la superioridad moral del salvaje. Pero tampoco cree, y tiene sus razones, en la conquista. Lapérouse escribe de una isla por donde pasa:

> No creí necesario tener que tomar posesión en nombre del rey. Las costumbres de los europeos con respecto a esto son verdaderamente absurdas [...]. Algunos hombres, sólo por el hecho de llevar bayone-

[8] *Ibidem*, informe de E. Taillemite, p. 393, y ss.

tas, creen que sesenta mil semejantes no son nada, consideran como un objeto de conquista una tierra que estos habitantes han regado con su sudor, una tierra en la que han enterrado durante muchos siglos a sus antepasados.

En cuanto a las bayonetas, señalemos que Lapérouse, tras la muerte de sus compañeros en las islas Samoa, tuvo que reconocer que una masa armada con mazas y armas blancas es muy superior a una partida de europeos con armas de fuego. En efecto, una vez realizada la primera descarga, Fleuriot de Langle y sus marinos quedan prácticamente desarmados antes de embarcar en las canoas, dada la duración de las operaciones para cargar los fusiles en esta época. Lapérouse, realista a pesar de todo, desconfía de la literatura: el viaje es un descubrimiento del prójimo y de uno mismo a través de la reflexión. Ahora bien, el viaje necesita los textos para darse a conocer y conservar su memoria. La *Enciclopedia* afirma que los navegantes son «hombres ilustrados, valientes y audaces, que han realizado por mar nuevos descubrimientos; gracias a ellos la mar se convierte en un lugar de contactos entre todos los pueblos de la tierra». De este modo, «llegan a todos los lugares los adelantos y la abundancia». El descubrimiento es, pues, un conocimiento repartido y compartido. Lapérouse es consciente de sus fallos en ortografía, en gramática; sabe que su estilo es rudo y poco trabajado y que sus observaciones tendrán que ser corregidas, que es necesario compartir las tareas: «es muy difícil explorar y saber leer en los archivos del mundo, y los viajeros deberán dejar las doctrinas para los que lean sus relaciones». Aunque a él le corresponde recopilar los hechos y a otros realizar la síntesis, desconfía de las gentes de letras, de su afán por adornar los relatos, de sus fantasías: «En caso de que se imprima mi *Diario* antes de mi regreso, deberá evitarse por todos los medios confiar su redacción a un hombre de letras, pues sacrificará por una expresión bonita el nombre apropiado», el que hubiera preferido el científico y el marino, o bien, «queriendo escribir una novela interesante», eliminará los detalles técnicos, lo cual sería funesto para los navegantes futuros. En suma, no se trata de Bougainville, cuya versión impresa pudo desfigurar la verdad. A pesar de todo, Lapérouse sabe que hay que atraer al lector y no confía en su propio talento: «elegid a un redactor que conozca las ciencias exactas», sabrá exponer los detalles técnicos y «sabrá cumplir su tarea supliéndome y publicando la

obra tal y como hubiera querido hacerlo yo mismo». Millet-Mureau se encargaría de hacerlo, y hubiera cumplido los deseos del autor si la ideología revolucionaria, entonces en el poder, no hubiera hecho más daño que la literatura. El editor traduce la palabra *rey* por *tirano*, y lo demás del mismo modo. Lapérouse, dentro de su sencillez, es muy superior a las gentes de letras, sobre todo cuando la exaltación político-filosófica se mezcla, aunque sus razones sean tan poderosas como evitar la guillotina al editor y a los lectores. El liberalismo no es colonizador, y menos aún colonialista. Lapérouse no tiene ninguna intención de colonizar, ya lo hemos dicho. Sin embargo, está convencido de la utilidad de los intercambios y define muy acertadamente las metas del descubrimiento, tal y como lo concibe su generación. Es decir, hay que conseguir, a través de los logros del conocimiento, mejoras materiales para la humanidad en su conjunto:

> los navegantes modernos, cuando describen las costumbres de los pueblos nuevos, no tienen otro fin que el de completar la historia del hombre; sus viajes deberán completar el descubrimiento del mundo; y los conocimientos que intentan propagar tienen como único fin hacer más felices a los insulares que visitan y aumentar sus medios de subsistencia.

El periplo americano de Lapérouse y sus resultados

El periplo americano se lleva a cabo en los océanos Atlántico y Pacífico. No tienen intención de hacer posesiones, salvo en aquellos casos en que pueda interesar para la pesca de ballenas y el comercio de pieles. Lo que desean es resolver los enigmas geográficos, contribuir a la expansión de la Ilustración. El rey decide las instrucciones definitivas: en 1785, desde el verano hasta diciembre, los navegantes tendrán que explorar el Atlántico sur a fin de conocer las islas mencionadas por Bouvet de Lozier y Antoine de La Roche, cosa que puede ser útil a los balleneros. Cook ha llamado «isla de Georgia» a la Tierra de La Roche, a 54° de latitud sur, y ha situado a 57° 11' sur una Tierra de Sandwich. Duclos-Guyot, el compañero de Bougainville, oriundo de Saint-Malo, conoció en 1756 la Tierra de La Roche. ¿Qué sucede con una «Isla Grande de La Roche», con el nombre del mismo navegante,

a 200 leguas hacia el norte? Su existencia parece dudosa. Esta Isla Grande forma parte de islas erráticas desaparecidas, y que a lo largo de los siglos a veces reaparecen. A finales del siglo XVIII, las coordenadas exactas permiten fijar las ideas y las cartas. Las instrucciones recomiendan atravesar el cabo de Hornos en la estación favorable y llegar a comienzos de 1786 a la isla de Pascua. Desde allí, Lapérouse atravesará el Pacífico hacia Tahití. Explorará la costa asiática del océano, regresará a América para explorar y determinar la costa desde Monterrey al estrecho de Bering, y situar las islas Aleutianas.

En efecto, desde la isla de Pascua el navegante remonta al norte y realiza lo más rápido posible esta parte de su programa para ir rápidamente a Asia. Y la razón es que la competencia internacional en las pieles es muy fuerte. Cook ya ha ido a Alaska y hay que completar sus descubrimientos. Mientras, los rusos se preparan también para navegar en estas regiones. Poco es lo que se sabe de la costa que hay entre el estrecho de Bering y Vancouver. Ya nadie cree en el mito de La Fuente sobre el mar del oeste, las *Cartas* de Bellin lo han desmentido. Lapérouse opta, pues, aprovechando el margen de actuación que le permiten sus instrucciones, por remontar el Pacífico de sur a norte, y explorar primero la costa de Alaska hasta California. Después cruzarán el océano hacia China, dejando para más tarde Oceanía y las islas del Pacífico sur, que empiezan a conocerse ahora. El resto de sus descubrimientos se lleva a cabo, por tanto, en Asia y en Oceanía, hasta la pérdida de su expedición en los arrecifes de Vanikoro durante una noche de tempestad, tras la etapa australiana, desde donde parten hacia Francia los últimos paquetes por mediación de los ingleses que encontraron en Botany Bay. Por tanto, para América, las instrucciones tienen como fin obtener precisiones geográficas nuevas, sobre todo en el Pacífico norte. Aquí es donde los resultados de la exploración francesa son más positivos. El paso del noroeste queda definitivamente desmitificado, y el realismo de Lapérouse reduce a sus justas proporciones el proyecto del comercio de pieles de América en China, donde los armadores franceses habrían enterrado sus fondos.

Sigamos el itinerario y la cronología de la expedición. La parte atlántica del viaje es bastante clásica. Las dos fragatas deberán esperar un tiempo favorable, el 1 de agosto de 1785, para hacerse a la mar desde Brest. De Madeira, los franceses destacan la amabilidad con que son recibidos en esta isla por los negociantes ingleses. A lo largo de toda

la expedición y después de su desaparición, la cooperación internacional de las naciones europeas, de los ingleses, los españoles y los rusos, apoyará la empresa científica, aunque las demás potencias están atentas ante posibles intenciones estratégicas ocultas, que podrían materializarse después del viaje.

Después de Madeira y Canarias, Lapérouse entra en contacto con la isla portuguesa de Ascensión y hace escala en la isla Santa Catalina, en Brasil. Llega a esta isla el 6 de noviembre, sin enfermos después de 96 días de navegación, y destaca con satisfacción los buenos resultados de los cuidados higiénicos que ha tomado, especialmente al hacer bailar cada noche a su tripulación para «mantener la alegría». La escala en Santa Catalina, cuya posición exacta señala, le permite avituallarse para un mes. Compra por poco dinero carnes y aves, y embarca naranjos y limoneros. Éstas son las frutas más adecuadas para prevenir el escorbuto, aunque todavía no lo saben claramente. El 16 de noviembre sale de Brasil en busca de la «Isla Grande de La Roche». El borrar una isla de un mapa es una responsabilidad muy grande, por eso se esfuerza durante tres semanas en encontrarla, hasta que se convence de que no existe: «El fuco y los petreles no significan la proximidad de la costa [...]. La Isla Grande es como la isla Pepis, una tierra imaginaria; el dato de La Roche carece de toda verosimilitud».

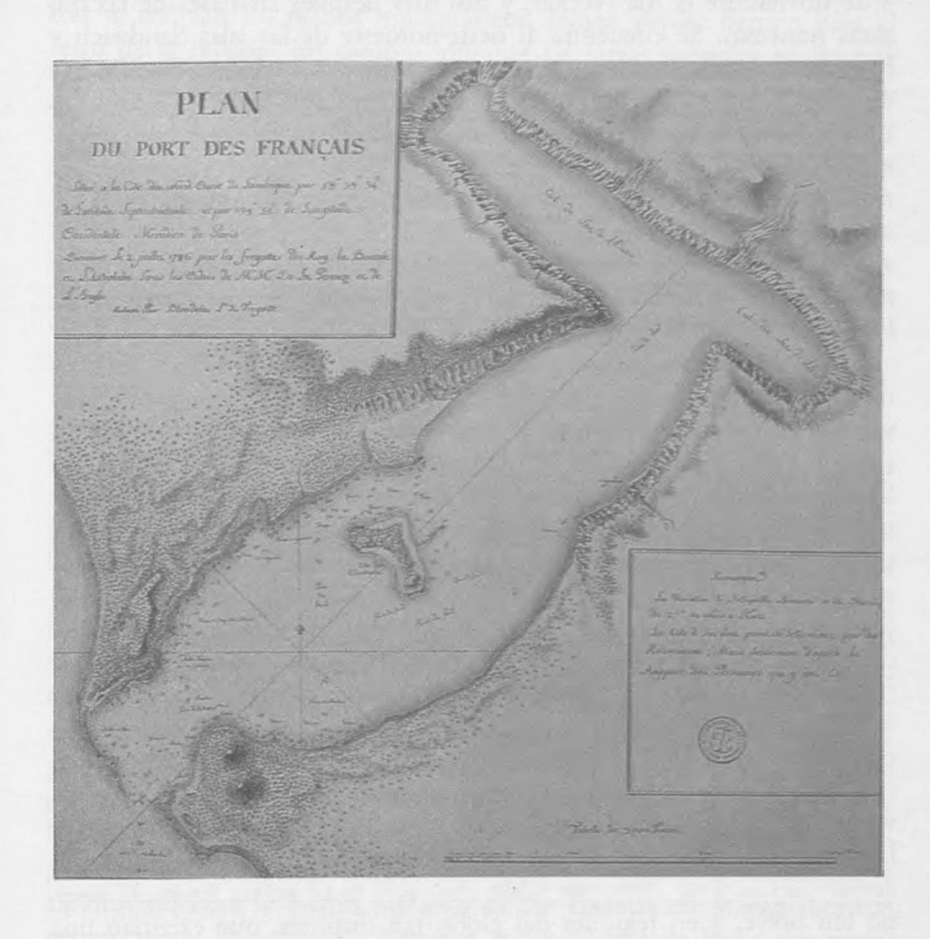
Enero de 1786, entra en contacto con la costa de los patagones, con la entrada del estrecho de Magallanes, sigue por el estrecho de Lemaire y dobla el cabo de Hornos, «con mucha más facilidad de lo que me hubiera atrevido a imaginar», escribe. Opina que es una navegación igual a la de otras latitudes más elevadas, y que sería preciso rectificar la opinión preconcebida hacia estas aguas, debida a los relatos de viaje del almirante inglés Anson.

El 9 de febrero de 1786 llega al océano Pacífico a través del estrecho de Magallanes y, en su trayecto hacia el norte, prefiere hacer escala en Concepción, Chile, en lugar de la isla de Juan Fernández. Durante la escala los científicos recogen plantas. Las observaciones de los franceses sobre el lugar y las gentes serán muy útiles para la administración. Las cartas que estaban en poder de la expedición mencionaban una ciudad abandonada 35 años antes. Para los europeos, el descubrimiento es constante.

Lapérouse zarpa el 17 de marzo desde Chile y tiene ocasión de contemplar algunas ballenas «que nadaban tan cerca de nuestras fraga-

tas, que nos lanzaban agua a bordo al resoplar». Chile ofrecía tal abundancia, que sus habitantes nunca tuvieron necesidad de pescar estos cetáceos. Lapérouse descarta la búsqueda de la Tierra de Davis, en cuya existencia ya no creen, y llega a la isla de Pascua. Es el cuarto visitante europeo de la isla. Confirma las notas de Cook sobre las semejanzas de la población con la de las islas de la Societé. Sus contactos con los indígenas son lo bastante conocidos como para no insistir en ellos. Los franceses realizan numerosas observaciones en un tiempo bastante corto, ya que la escala dura desde el 8 de abril. Lapérouse abandona entonces la idea de dirigirse hacia Tahití, y pone rumbo norte. Atraviesa el Ecuador el 28 de abril y llega a las islas Sandwich, el segundo europeo después de aquél que perdió allí su vida, «el incomparable Cook», como escribe Lapérouse. Desde el 28 hasta el 31 de mayo intenta explorar los lugares que los ingleses no visitaron, y da su nombre a una bahía al suroeste de Maui. Después, rumbo a Alaska, descubre islas y cabos entre las brumas de la costa americana. Entre el 23 de junio y el 3 de julio hace escala en Port-aux-Français (Lituya bay). Realizan intercambios con los indios, recogen ejemplares de minerales y plantas e intentan escalar las montañas para convencerse de que no existe posibilidad alguna de un paso a través del agua hacia la bahía de Hudson. El paso por el noroeste es con toda seguridad una quimera. El 13 de julio, en un golpe de mar en un canal estrecho, 21 miembros de la expedición perecen trágicamente, y los grabados con el drama circularán por toda Francia, consternada. Las montañas cercanas son bautizadas con nombres franceses, Crillon, Lapérouse y Dagelet. El recuerdo del descubrimiento francés no se perdió en esta zona, ya que los rusos llamaban a esta bahía Altuabay o Port-Frantsouzof, y los balleneros americanos la conocían todavía a comienzos del siglo XX como Frenchman's Bay. La expedición, sumida en la tristeza, emprende camino el 30 de julio sin poder recuperar ningún cuerpo, y después de construir un cenotafio en la isla. La expedición explora la costa hasta Monterrey, en California, y elabora planos siempre que el tiempo lo permite.

En la zona española de California no hay nada que descubrir. Las observaciones sobre el lugar que realizan los franceses entre el 14 y el 25 de septiembre son sólo un complemento en el conocimiento de estas regiones. Lapérouse realiza algunas innovaciones en la travesía hacia el oeste y hacia China, en un océano que atravesaba el galeón de



Carta del Puerto de los Franceses en Alaska (1786). Lituya Bay. Reproducción en Dunmore y de Brossard. *Levoyage de Lapérouse, 1785-1788,* tomo II, p. 126.

Manila siguiendo siempre una misma ruta durante siglos, y que en los tres viajes de Cook todavía no había sido recorrido.

Desde el 25 de septiembre de 1786 hasta el 2 de enero de 1787, Lapérouse atraviesa el océano Pacífico, desde Monterrey, y descubre el 4 de noviembre la isla Necker, y dos días después las bases de las fragatas francesas. Se encuentra al oeste-noroeste de las islas Sandwich y ha cruzado unos días antes el trayecto sur-norte seguido a la ida. Sus descubrimientos siguiendo cartas correctamente señaladas evitarán a los futuros navegantes los peligros del naufragio. El 14 de noviembre hacía escala en la Marianas y el 3 de enero de 1767 llegaba a Macao. Los resultados de esta exploración americana afectan a la etnografía, la hidrografía y las ciencias de la Naturaleza. A esto podemos añadir las anotaciones sobre la historia, geografía, sociología, economía y política relativas a las colonias portuguesas y españolas en las que hacen escala los franceses.

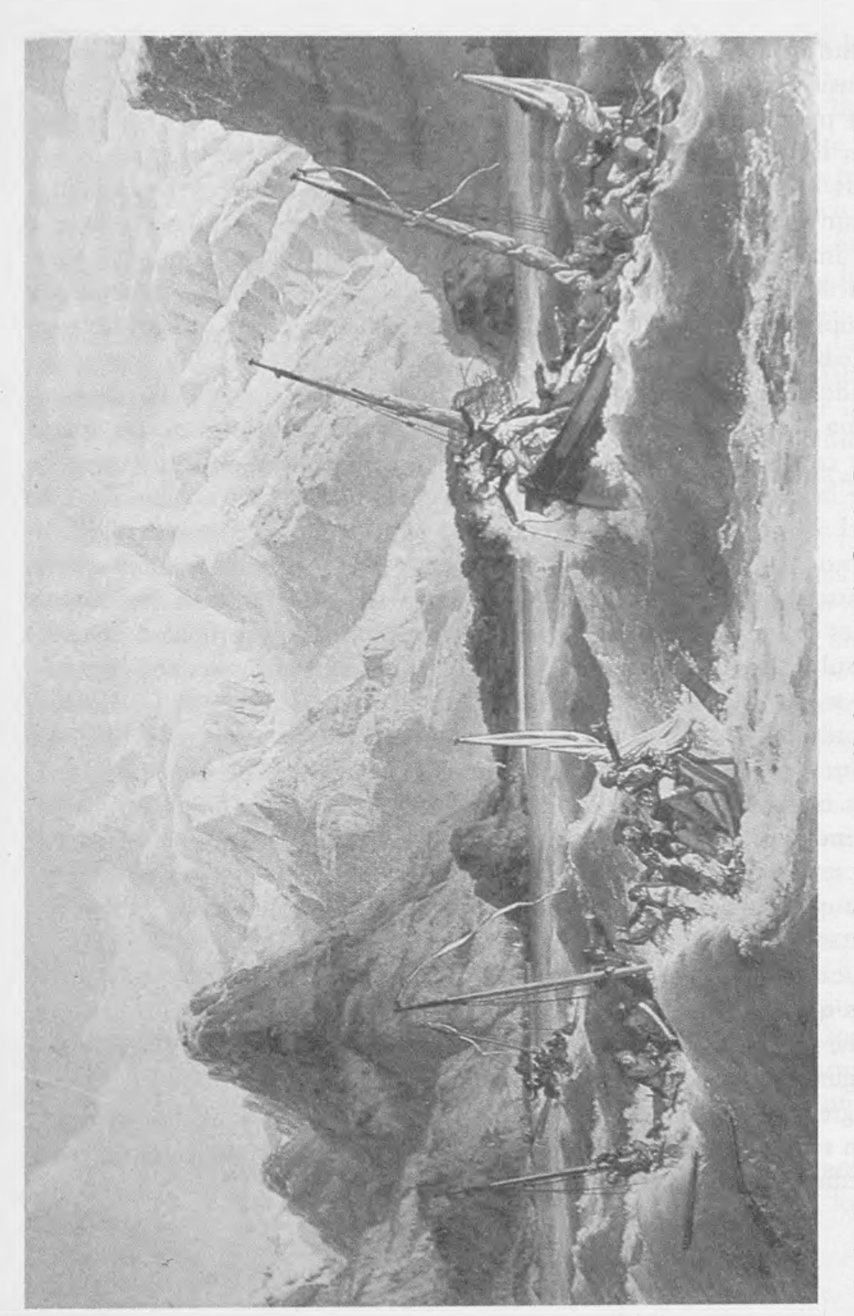
Las observaciones, nada halagadoras como hemos visto, sobre los indios de Alaska llevan a Lapérouse a concluir que no son esquimales y son completamente diferentes de la población que ha encontrado en Labrador y en Groenlandia: «Las costumbres totalmente distintas y una fisonomía muy singular diferencia a los esquimales de los demás americanos». Lapérouse llega al extremo de transcribir minuciosamente los cánticos de los tlingits de Alaska, que suscitaron la admiración de Cook en Nootka. Estudió también a los indios de California en la misión de San Carlos, durante su escala en Monterrey. De estos costanos, hoy desaparecidos, había por entonces unos 50.000, una quinta parte cristianizados. Lapérouse los encuentra «pequeños, débiles y sin ese amor a la libertad que caracteriza a los pueblos del norte, con los que no comparten ni sus conocimientos ni su ingenio». A pesar del esmero con que redactaron las anotaciones que afectan hoy a ciencias muy diversas, desde la historia a la lingüística, pasando por la antropología y la sociología, es evidente que las observaciones de estos navegantes son demasiado sucintas. Era imposible abarcarlo todo en un lapso de tiempo tan breve, y en regiones del globo tan distintas, que exigirían una expedición posterior más profunda para cada una de ellas [9].

En este tipo de expediciones suele producirse un choque de intereses entre la hidrografía y las ciencias naturales, y como señalan los

[9] *Ibidem*, informe de G. Lazorthes, pp. 241 y ss.

historiadores del viaje de Lapérouse [10], este enfrentamiento explica las tensiones surgidas entre los marinos y los científicos durante los viajes. La psicología, la educación y la promiscuidad no son la única causa. En efecto, los marinos se impacientan durante las escalas, pues mientras se realizan los planos hidrográficos, temen perder tiempo para el resto de la misión. En cambio, durante las largas travesías en las que se inspiran los *Diarios* de los marinos, los naturalistas se muestran impacientes por llegar a tierra, recoger sus muestras, hacer recorridos y ampliar sus observaciones sobre la zona. Habrá que buscar un término medio entre las exigencias prioritarias de unos y otros. Una vez analizados estos datos, los resultados de la expedición son muy importantes para la cartografía. La labor que deberán cumplir los franceses será la de continuar la hidrografía del Pacífico después de Cook. Los métodos de la expedición francesa no añaden nada nuevo, pero son un ejemplo del afán de exactitud que caracteriza a una mentalidad nueva: «los distintos datos necesarios para la elaboración de la carta deberán consignarse por separado, lo cual permitirá posteriores verificaciones y posibles rectificaciones» [11]. Los métodos de cálculo producen buenos resultados. La longitud oeste de la isla Necker descubierta por Lapérouse sólo ha tenido que rectificarse en 10'. Las observaciones realizadas a bordo de la *Boussole* por el astrónomo Dagelet sirven para elaborar las *Cartas* dibujadas por Bernizet. En el *Astrolabe*, Langle se encargará de las observaciones después del desembarco del abate Louis Monge en Tenerife. El joven Law de Lauriston le ayuda y aprende rápidamente; él se encarga de cuidar los registros que sirven para establecer las *Cartas* que firmará el lugarteniente de fragata Blondela. Como las dos fragatas van juntas y no se separan nunca, el trabajo cartográfico está duplicado. No todas las cartas han llegado hasta nosotros, especialmente las que se refieren al final del viaje. Sabemos que en las distintas etapas, los miembros de la expedición enviaban paquetes a Francia y que algunos oficiales se vieron privados de sus fragatas en Macao. Lesseps regresó desde Kamchatka a Versalles atravesando toda Rusia por tierra. En resumen, a pesar del naufragio final, los datos principales de la expedición han llegado felizmente hasta nosotros.

[10] Dunmore y De Brossard, *op. cit.*, tomo I, p. 211.
[11] *Colloque Lapérouse, Albi*, informe de B. Le Guisquet, pp. 191. y ss., cita p. 193.



Naufragio de las embarcaciones de Lapérouse en Alaska, pintura de Crépin. Reproducción en Dunmore y de Brossard. *Le voyage de Lapérouse, 1785-1788*, tomo II, p. 128.

Salvo las observaciones a las que nos hemos referido, y que lograron salvarse, donde el naufragio causó las mayores pérdidas científicas fue evidentemente en el campo de las ciencias naturales, pues se perdieron muestrarios, herbarios y numerosos elementos de síntesis. Las observaciones de los naturalistas, minerólogos, botánicos y jardineros, de médicos y del propio Lapérouse, cuya formación e interés hacia estas ciencias es digno de consideración, aportan mucho para el enriquecimiento de la ciencia, indudablemente menos respecto a América que a Tartaria, salvo en el campo de la antropología. Lamanon y Lamartinière herborizan afanosamente y Lapérouse sigue con gran interés la actividad que desarrolla el jardinero Collignon en agronomía. El dibujante de la expedición, Duché de Vancy, dejó numerosos testimonios de las observaciones y muestras recogidas durante el viaje [12].

La expedición debería haber llegado a la isla de Francia, en el océano Índico, hacia la Navidad de 1788. Luis XVI se mostraba preocupado. Fleurieu, uno de los principales organizadores y encargado de la cartera de Marina en 1790, lanza un programa internacional de búsqueda desde Botany Bay, última etapa conocida. Los ingleses, que recordaban la generosidad de Lapérouse en la bahía de Hudson, responden de forma muy positiva. El famoso capitán Bligh, de la *Bounty*, declara su intención de salir en busca de Lapérouse. Francia prepara una expedición al mando de Entrecasteaux, que muere durante el viaje. El relato de este viaje se publica durante el Directorio, año V de la República, con Fleurieu todavía como ministro. Ya en la Restauración, el capitán inglés Dillon y Dumont d'Urville serán los encargados de buscar las huellas y las pruebas del naufragio en Vanikoro. Pero antes de la caída y muerte de Luis XVI se llevarán a cabo otras circunnavegaciones francesas a finales del siglo XVIII. Entre 1790 y 1792, Fleurieu prepara la edición crítica del *Voyage autour du monde,* de los capitanes Marchand y Chanal:

> Independientemente de un descubrimiento muy importante en el Gran Océano, de varios detalles nuevos sobre una parte del norte de América occidental, todavía poco conocida, y de un gran número de observaciones astronómicas muy interesantes para perfeccionar el arte

[12] *Ibidem,* informe del doctor Niaussat, pp. 199 y ss.

náutico y la geografía, este viaje es el segundo que hace un francés alrededor del mundo,

después de Bougainville, ya que Pagès atravesó fundamentalmente continentes, y Lapérouse no regresó.

Fleuriot llegará a ser miembro del Consejo de Estado con Napoleón. Participa en la comisión que prepara el plan de la expedición del capitán Baudin en los primeros años del siglo XIX, durante el Consulado y el Imperio. Los viajes de Freycinet, Dumont d'Urville y Laplace durante la Restauración y la Monarquía de Julio, se inscriben como continuación, durante los años 1828-1838, de las empresas realizadas al final del Antiguo Régimen y durante el periodo revolucionario. Todavía después de 1800 serán necesarias muchas precisiones, pero ya se conoce el mundo, y las grandes exploraciones marítimas se realizarán en el futuro en los polos.

CONCLUSIÓN

El descubrimiento, como hemos visto, no se detiene, ni siquiera para los franceses, durante la época de la Revolución Francesa. La lista de nombres citados para el final del siglo XVIII y principios del XIX no es exhaustiva. Pero en el futuro, los grandes desconocidos de los mapas del mundo se situarán en las regiones polares, en el interior de los continentes, cuyas costas han sido convenientemente dibujadas por los marinos, y en Oceanía, que se convierte en lo que fuera en otro tiempo América, una región aún por descubrir, por precisar.

Sin embargo, con el cambio que supuso el vapor y la revolución en las distancias y en la duración de las travesías, ya que en el futuro las rutas podrán hacerse en línea recta, las circunstancias marítimas cambiarán a partir del siglo XIX. En nuestros días aún prosigue el descubrimiento de América con el avance de la «frontera», eje principal de integración de una sociedad y una historia que se hace más homogénea en este continente. Esta frontera es al principio la de una Europa sin orillas, que suelta las amarras de un viejo mundo al que América señala su evolución. La situación política mundial se organiza bajo la égida de la potencia hoy dominante, que abre hacia las estrellas la frontera de la Tierra para el día de mañana.

Durante los tres siglos de los «tiempos modernos», los historiadores podrán observar que los franceses desempeñaron una labor, si no determinante, al menos apreciable dentro de este descubrimiento y la apertura mundial que resulta de ello. Esta labor no guarda relación con el poder político que tenía entonces Francia. Ya hemos visto que esto es una consecuencia de las posibilidades estratégicas y responde a opciones profundas de las mentalidades.

Las líneas de la evolución son claras: a la audacia de las iniciativas individuales se responde, por lo general, con la moderación en el apoyo oficial, de ahí la difícil continuidad de la empresa que, para ser eficaz no debe ser forzada ni interrumpida. La evolución de Europa, la de sus principales líneas de poder y de dirección económica, debida a los descubrimientos en Ultramar y a la larga colonización de América, desvía las actividades francesas de su lucha marítima contra España en el siglo XVI a la lucha contra Inglaterra, nueva potencia dominante en el siglo XVIII. Francia nunca ha podido optar por la mar frente a la tierra por un periodo duradero. La aventura americana ha sido casi siempre secundaria, aunque muchas veces de una importancia decisiva para el reino. En cualquier caso, la situación del reino como potencia dominante en Europa en los siglos XVII y XVIII lo convierte en centro activo en la difusión del descubrimiento. Más allá de su influencia directa en la exploración, Francia ocupa a partir del siglo XVI un lugar esencial como difusor de las técnicas marítimas entre el sur y el norte de Europa, y como centro de una aventura continua y compartida: la de las ideas.

APÉNDICES

Las líneas de la evolución son claras: a la audacia de las iniciativas individuales se responde, por lo general, con la moderación en el apoyo oficial, de ahí la difícil continuidad de la empresa que, para ser eficaz no debe ser forzada ni interrumpida. La evolución de Europa, la de sus principales líneas de poder y de dirección económica, debida a los descubrimientos en Ultramar y a la larga colonización de América, desvía las actividades francesas de su lucha marítima contra España en el siglo XVI a la lucha contra Inglaterra, nueva potencia dominante en el siglo XVIII. Francia nunca ha podido optar por la mar frente a la tierra por un periodo duradero. La aventura americana ha sido casi siempre secundaria, aunque muchas veces de una importancia decisiva para el reino. En cualquier caso, la situación del reino como potencia dominante en Europa en [illegible] lo convierte en centro activo en la difusión del descubrimiento. Más allá de su influencia directa en la exploración, Francia ocupó a partir del siglo XVI un lugar esencial como difusor de las técnicas marítimas entre el sur y el norte de Europa, y como centro de otra aventura conjunta y compartida: la de las ideas.

BIBLIOGRAFÍA

Documentos y relatos de viajes

[1] Abbeville, C. d', *Histoire de la mission des pères Capucins en l'isle de Maragnan et terres circonvoisines,* París, 1614.

[2] Bougainville, L. A. de, *Voyage autour du monde, suivi du supplément de Diderot,* ed. M. Herubel, 10/18, París, 1966.

[3] Boyer de Petit-Puy, *Veritable relation de tout ce qui s'est fait et passé au voyage que Monsieur de Brétigny fir à l'Amérique occidentale,* dedicado de Colbert, París, 1654.

[4] Broc, N., *Autour du monde par François de Pagès,* París, 1991.

[5] Brosses, Ch. de, *Histoire des navigations aux terres australes,* 2 vols. 1756.

[6] Cartier, J., *Voyages au Canada avec les relationes des voyages en Amérique de Gonneville, Verrazano et Roberval,* ed. por Ch. A. Julien, La Découverte, París, 1989.

[7] De Bry, Th., *Americae tertia pars...,* Francfort/Main, 1592; la edición latina incluye las cartas de Nicolás Barré, el viaje de Hans Staden y el de Jean de Lery.

[8] Duguay-Trouin, *Mémoires,* París, 1740.

[9] Dunmore, J. y Brossard, M. de, *Le voyage de Lapérouse, 1785-1788,* 2 vols., París, Imp. Payot, 1985.

[10] Évreux, Y. de, *Voyage au Nord du Brésil fait en 1613 et 1614,* ed. H. Clastres, Payot, París, 1985.

[11 bis] Oexmelin, A. O., *Histoire des aventuriers flibustiers qui se sont signalés dans les Indes,* Trévoux, 1775.

[12] Hakluyt, R., *Divers voyages touching the discorveries of Anerica,* Londres, 1582.

[13] *The principal navigations...,* 2 v., Londres, 1599-1600.

[14] Humboldt, A. von, *Voyages dans l'Amérique équinoxiale,* introducción de Ch. Minguet, 2 vols., Maspéro, París, 1980.

[15] La Condamine, Ch. M. de, *Voyage sur l'Amazone,* introducción de H. Minguet, Maspéro, París, 1981.

[16] Lafitau, J. F., *Moeursdes sauvages américains,* 2 vols., Maspéro, París, 1983.

[17] La Popellinière, L. V. de, *Les Trois Mondes,* París, 1582.

[18] Lery, J. de, *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil...,* ed. Gaffarel, 2 vols., París, 1870.

[19] Lescarbot, M., *Histoire de la Nouvelle France,* 2.ª ed., 1612.

[20] Malouet, *Mémoires (publiés par son petit-fils le baron Malouet),* 2 vols., París, 1874.

[21] Mocquet, J., *Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales et Occidentales,* 2.ª ed., 1617.

[22] Montaigne, M. de, *Essais,* ed. du Seuil, París, 1967.

[23] Núñez Cabeza de Vaca, A., *Relation et commentaires,* trad. de H. Ternaux-Compans, introducción de J. M. Saint-Lu, Mercure de France, París, 1980.

[24] Paulmier de Courtonne, J., *Mémoire touchant l'établissement d'une mission chrétienne dans le troisième monde, autrement appelé la terre australe, méridionale, antarctique et inconnue,* París, 1663.

[25] Pigafetta, A., *Premier voyage autour du monde par Magellan,* ed. L. Peillard, coll. 10/18, París, 1964.

[26] Postel, G., *Des merveilles du monde et principalment des admirables choses des Indes et du nouveau monde...,* slnd.

[27] Ramusio, J. B., *Terze volume delle navigatione e viaggi nel quale si contengono le navigationi al mundo nuovo,* 5.ª ed., Venecia, 1613.

[28] Raynal, G. Th., *Histoire Philosophique et Politique des deux Indes,* 1 vol., FM/ La Découverte, París, 1981.

[29] Taillemite, E., *Bougainville et ses compagnons autour du monde,* 2 vols., Imp. Nle., París, 1978.

[30] Tertre, P. du, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français,* 2 vols., París, 1567.

[31] Thévet, *La cosmographie universelle,* 2 vols., París, 1575.

[32] —, *Les singularitez de la France antarctique, autrement nommée Amérique et de plusieurs terres et isles de nostre temps,* París, 1558, reed. Le Temps, París, 1982.

[33] Thou, J. A. de, *Histoire universelle depuis 1543 jusqu'en 1607,* trad. de la ed. latina, 2 vols., Londres, 1734.

Estudios generales, marina, viajes, geografía, ciencia y literatura.

[34] Acerra M. y Meyer J., *La grande époque de la marine à voile,* Ouest-France Université, 1987.

[35] *Actes du Ixème Colloque international d'histoire maritime, Séville, 1967,* París SEVPEN, 1969.

[36] Anthiaume, A., *Pierre Desceliers, père de l'hidrographie et de la cartographie française,* Rouen, 1926.

[37] Atkinson G., *La lettérature géographique française de la Renaissance,* Picard, París, 1936.

[38] Bennassar, B. et L., *Les chrétiens d'Allah, l'histoire extraordinaire des renégats, XVI-XVIIe s.,* Perrin, París, 1989.

[39] Bennassar, B., *L'Inquisition espagnole,* París, 1979.

[40] Bonnichon, Ph., *Souvenirs de Pierre-Bruno-Jean de La Monneraye, pour la période 1760-1790,* tesis doc. de Historia, París-Sorbona, EPHE, 4 vols., 1973.

[41] —, «Missions de la Marine militaire au temps de Louis XVI», *Revue d'histoire économique et sociale,* 1976, vol. 54 n.° 4, pp. 525-560.

[42] Boudriot, J., «Le matériel naval français de la Révolution à l'aube du XIXe *s.», en Cols bleus,* n.° 2.007, 22 octubre 1988.

[43] —, *Le vaisseau de 74 canons,* vol. 4, Grenoble, 1976-1978.

[44] Braudel, F., *Le monde de Jacques Cartier. L'aventure au XVIe s.,* Montreal, París, 1984.

[45] Broc, N., *Les montagnes, vues par les géographes et les naturalistes de langue française au XVIIIe s.,* París, 1969.

[46] Buchet, Ch., *La lutte pour l'espace Caraïbe,* tomo 2, París 1991.

[47] Castagnos, P., *Richelieu face à la mer,* ed. Ouest-France, 1989.

[48] Chaunu, P., *Les Amériques, XVI, XVII, XVIIIe s.,* A. Colin, París, 1976.

[49] —, *La civilisation de l'Europe classique,* Arthaud, París, 1970.

[50] —, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650,* vol. 12, París, 1955-1960.

[51] —, *La civilisation de l'Europe del Lumières,* París, Arthaud, 1971.

[52] —, *Conquête et exploitation des nouveaux mondes, XVIe s.,* París, PUF, 1969.

[53] —*L'expansion europeénne du XIIIe* au XVe s., París, 1969.

[54] Chavanne de Dalmassy, «Les français au Maranhao», *Revue des questions historiques,* septiembre 1936, pp. 51-76.

[55] Chinard, G., *L'Amérique et le rêve exotique dans la littérature française aux XVIIe* et XVIIIe, París, 1934.

[56] *Colloque Lapérouse, Albi 1985,* Albi, 1988.
[57] Cornevin, R. y M., *La France et les Français Outre-mer,* Tallandier, París, 1990.
[58] Dainville, F. de, *L'éducation des Jésuites, XVI-XVIII*e *s.,* París, 1978.
[59] —, *La géographie des humanistes,* París, 1940.
[60] Delumeau, J., *La civilisation de la Renaissance,* París, Arthaud, 1967.
[61] Denis, F., *Une fête brésilienne célébrée à Rouen en 1550,* Techener, Rouen, 1850.
[62] Deschamps, H., *Les Européens hors d'Europe de 1434 à 1815,* PUF, París, 1972.
[63] *Dictionnaire Biographique du Canada,* Univ. Laval, 3 vols., 1966, pp. 69, 74.
[64] Emmanuel, M., *La France et l'exploration polaire,* París, 1959.
[65] *Études d'histoire européenne,* Angers, 1990.
[66] «L'Extreme-Occident», XVIe *colloque de l'Institut de recherches sur les Civilisations de l'Occident moderne,* bajo la dirección de F. Crouzet, París-Sorbona, 1989.
[67] Fleuriot de Langle, *La tragique expédition de Lapérouse et Langle,* París, 1954.
[68] Fournier, G., *Hydrographie, contenant la théorie et la practique de toutes les questions de la navigation,* ed. de 1643, París.
[69] Guenin, E., *Ango et ses pilotes,* M. Prudhomme, 1901.
[70] —, *Les français au Brésil et en Floride,* París, 1910.
[71] «Guerres et Paix, 1660-1815», Journées franco-anglises d'histoire de la Marine, Mars 1982 à Rochefort, Vincennes, 1982.
[72] Hamann, G., *Des Eintritt des südlischen Hemisphäre in die europäische Geschichte,* Viena, 1968.
[73] Hamilton, R. N., *Marquette's Explorations. The narratives reexamined,* Univ. Wisconsin, Madison, Milwaukee, Londres, 1970.
[74] Haubert, M., *La vie quotidienne des Indiens et des Jésuites du Paraguay au temps des missions,* 2.a ed., Hachette, París, 1986.
[75] Heuhlard, A., *Villegaignon, roi d'Amérique,* Leroux, 1897.
[76] *Histoira Naval Brasileira,* 1.er vol., tomo II, Río de Janeiro, 1975.
[77] «L'Importance de l'explotation maritime au siècle des Lumières, *Table ronde du CNRS,* París, 1982.
[78] Jal A., *Nouveau Glossaire nautique, révision de l'édition publiée en 1848,* París/La Haya; París, ed. del CNRS hasta la letra G, 1989.
[79] Julien, CH. A., *Les Français en Amérique pendant la 1ère moitié du XVI*e *s,*
PUF, París, 1946.

[80] —, *Les Français en Amérique pendant la 2ème moitié du xvi*e *s.*, 2 vols., PUF, París, 1953 y 1958.

[81] *Les débuts de l'expansion et de la colonisation française (xv*e*-xvi*e *siècles)*, PUF, París, 1947.

[82] La Roncière, CH. de, *Histoire de la Marine française*, tomos III y IV, París, 1910.

[83] Le Cacheux, P., *Correspondance de la famille d'Estouteville*, París-Ruán, 1935.

[84] Le Grelle, M., *Brouage, Québec, foi de pionniers*, Saint-Jean d'Angély, 1977.

[85] Lestringant, F., *Le Huguenor et le Sauvage*, París, 1989.

[85 bis] —, *André Thévet, cosmographe des derniers Valois*, París, 1990.

[85 ter] —, *L'atelier du cosmographe*, París, 1991.

[86] Mauro, F., *Études économiques sur l'expansion portugaise*, PUF, París, 1970.

[87] —, *L'expansion européenne 1600-1870*, PUF, París, 1967.

[88] —, *Le xvi*e *siècle européen, aspects économiques*, PUF, París, 1966.

[89] Mornet, D., *La pensée française au xviii*e *s.*, París, 1969.

[90] Mollat, M., *Les explorateur du xiii*e au *xvi*e *siècle, premiers regards sur les mondes nouveaux*, Lattès, París, 1984.

[91] —, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, ix*e*-xvi*e *s.*, Hachette, París, 1983.

[92] —, «As primeiras relaçoes entra a França e o Brazil dos Verrazani a Villegaignon», *Revista de Historia* n.° 70, vol. XXXIV, Sâo Paulo, pp. 344 y ss.

[93] Mollat M. y Habert J., *Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François I.*er, Imp. Nle., París, 1982.

[94] Morison, S. E., *The european discovery of America. The Northern voyages, 1500-1600*, Oxford, 1971.

[95] —, *The european discovery of America. The Southern voyages, 1492-1616*, Oxford, 1974.

[96] Pastoureau, M., *Voies océanes*, París, 1990.

[97] Ramalhosa Guerreiro, L. M., *Guerre de course sur l'Atlantique au début du xvi*e *s.*, Mem. dac., París-Sorbona, 1970.

[98] *Rochefort et la mer, Grand voyages de découverte xvii-xix*e *s. n.° 5:* Botanistes et naturalistes. Publicación de la Universidad francófona de verano, Jonzac, 1989.

[99] Servien, H., *L'Amérique française*, Fontenay, 1987.

[[100] Taillemite, E., *L'Histoire ignorée de la Marine Française*, Perrin, París, 1988.

[[101] «The American Revolution and the Sea». *The Procedings of the 14th conference of the International Commission for Maritime History*, Londres, Julio, 1974.

[102] Vaux, B. de, *Histoire del missions catholiques*, París, 1951.

La presente bibliografía se limita a los títulos citados en la obra. Cada título viene precedido de un número, al que remite el comentario.

Para las fuentes impresas y los relatos de viajes, señalamos, siempre que sea posible, una edición reciente, aunque sea abreviada, en ortografía moderna y accesible al público, a veces en edición de bolsillo.

Para la historia general y la de América, consultar fundamentalmente a P. Chaunu [48, 49, 51, 52], J. Delumeau [60] y F. Mauro [87]. Para los problemas del descubrimiento [66].

Sobre la historia general de los viajes es fundamental M. Mollat [90]; para América, Morison [94 y 50]. Para la instalación de los franceses en América, recurrir a Julien [79] y Cornevin [57], síntesis reciente. Textos fundamentales sobre las expediciones del siglo XVI [6] (Gonneville, Cartier, Verrazano por Julien), [7], [13] y [17]. Los trabajos esenciales sobre Cartier se deben a Braudel [44, varios autores] y Mollat-Habert [93], sobre Verrazano. Julien [6, 79], sin terminar. Sobre Thévet y el final del siglo XVI, véase Lestringant [85 y ss.].

Sobre los franceses en Brasil, hemos considerado básicos nuestros capítulos «A França Antartica» y «A França Equinocial», en [76].

Para el siglo XVII, los textos fundamentales son la edición Clastres del padre Yves d'Évreux [10] sobre el Marañón; para las Antillas, [11] y [30]; para Canadá, véase [19], seguir [63] y [102], consultar [57]; véase [64] sobre los franceses y la exploración polar.

Para el siglo XVIII, los textos de Lafitau [16], La Condamine [15], Humboldt [14] se presentan en las ediciones críticas abreviadas recientes, al igual que Bougainville [2]. Son esenciales los trabajos críticos de Taillemite [29] sobre Bougainville y Dunmore, y de Brossard [9] sobre Lapérouse. El análisis de las expediciones marítimas y los viajes científicos del siglo XVIII se realiza por numerosos especialistas en [77], contribuciones de Meyer, Laissus, Taillemite, Bonnichon y Broc; en [98], contribuciones de Litalien, Bonnichon y Lang; en [56] sobre Lapérouse, sobre todo en la bahía de Hudson y en Alaska. No olvidemos la reciente edición de Pagès por Broc [4].

Para el vocabulario y los tecnicismos marítimos, consultar Mollat [91], Acerra y Meyer, fundamental para los siglos XVII y XVIII [34], y Boudriot para el siglo XVIII [42, 45]. El glosario de Jal [78] y los *Colloques d'histoire maritime* [35] permiten solucionar numerosos detalles técnicos y prácticos.

Para la Marina francesa y la estrategia marítima, J. Meyer y E. Taillemite son fundamentales. Véase La Roncière [82] y sobre todo Taillemite [100]. Para la época de Richelieu, véase Castagnos [47]; para Colbert, Meyer [34]; para la guerra de la independencia de América, [41], [71] y [101].

Para la cartografía y la historia de la geografía, los estudios y ejemplos principales se hallan en Braudel [44] y Pastoureau [96], además de las ediciones de viajes citadas. Esenciales son las tesis de Dainville [59] y la de Numa Broc [45]. Por último, para la literatura, la historia de las ideas, la de las ciencias, consultar [37], [55], [65], [89], [85 y ss.] y [77].

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÍNDICE TOPONÍMICO

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de agosto de 1992.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de agosto de 1992.

El libro *Los navegantes franceses y el descubrimiento de América,* de Philippe Bonnichon, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.
- El mar en la historia de América.
- Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.
- Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias.
- La expansión holandesa en el Atlántico.
- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Navegantes británicos.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes italianos.
- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Los navegantes franceses y el descubrimiento de América.

En preparación:

- Navegantes portugueses.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492,* de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

